9 • 1978

За рулем





ДЕРЗАЙТЕ В СПОРТЕ, МОЛОДЫЕ!



БЕЗБРЕЖНОЙ РЕКОЙ ТЕЧЕТ
ЗЕРНО НОВОГО УРОЖАЯ
В ЗАКРОМА РОДИНЫ.
САМООТВЕРЖЕННО ТРУДЯТСЯ
НА ПОЛЯХ, НА ХЛЕБНЫХ ТРАССАХ
ВОДИТЕЛИ.
СРЕДИ НИХ — МНОГИЕ ТЫСЯЧИ
ВОСПИТАННИКОВ ДОСААФ

Фото ТАСС



ОРГАНИЗАЦИИ ДОСААФ — НАРОДНОМУ ХОЗЯЙСТВУ И НАСЕЛЕНИЮ

Несколько общих сведений: в нынешней пятилетке наше оборонное Общество обязалось подготовить для народного хозяйства страны 8,5 миллиона специалистов массовых технических профессий, около 80% из них — это водители автомобилей и мотоциклов. Если этот план будет выполнен, а к этому есть все предпосылки, то из учебных организаций ДОСААФ выйдет на полмиллиона специалистов больше, чем в прошлой, девятой пятилетке.

Для обучения водителей в распоряжении Общества десятки тысяч единиц грузовых и легковых автомобилей, дорожных мотоциклов, технические средства, новые учебные здания, автодромы, площадки.

Так была представлена позитивная сторона дела в Ульяновске на недавних всесоюзных сборах руководящих работников ЦК ДОСААФ республик, краевых, областных, городских комитетов, ответственных за подготовку специалистов для народного хозяйства. У них сегодня большое хозяйство — автошколы, штатные спорттехклубы, курсы при СТК предприятий, колхозов, совхозов.

Позитивная... А недостатки в этой сфере — просчеты, узкие места, нерадивость, бесхозяйственность, наконец, прямые злоупотребления отдельных лиц, обучающих водителей. И об этом шел откровенный разговор. Полезность его несомненна, так же как и учебно-методическая направленность сборов.

Корреспондент «За рулем» беседовал с некоторыми участниками сборов, прибывшими из Зауралья. Редакция исходила из того, что восточные районы страны играют все более важную роль в нашей экономике. Здесь сосредоточен ряд крупнейших строек, стремительно растут новые бастионы социалистической индустрии. И всюду нужны люди, управляющие автомобилем, трактором, другими видами техники.

Приводим запись беседы.

Н. СИРОТЕНКО (Красноярск)

Всей стране известны слова Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнева, сказанные на XVIII съезде ВЛКСМ. Я повторю их: «Стройкам нужны не просто рабочие руки. Надо направить туда определенное количество строителей, монтажников, шоферов...»

Готовить шоферов для строек, вообще для народного хозяйства, кровное досаафовское дело. Наш край огромен. И новостроек здесь немало. Среди них такие, как Саяно-Шушенская ГЭС, весь Саянский промышленный комплекс, приобретают уже мировую известность. Год от года ширится и обучение людей, способных управлять техникой. Несколько цифр: в прошлом году нашими учебными организациями подготовлено и переподготовлено водителей всех категорий (профессионалов по принятой ранее терминологии) около 7,5 тысячи. По плану нынешнего этот показатель будет значительно перекрыт. Каким образом? Крайком ДОСААФ взял курс на расширение сети спортивно-технических клубов — городских, районных и при первичных организациях крупных предприятий, а также увеличил нагрузку автошкол и ранее созданных СТК.

Корреспондент. В какой мере удовлетворяется потребность трудящихся края, желающих стать водителями личного транспорта?

Н. Сиротенко. Снова сошлюсь на цифры за прошлый год: права водителей категории «А» получили 8347 человек, категории «В» — 7464. Много это или мало? В основном мы близки к тому, чтобы обеспечить обучение владельцев личных машин. В Красноярске, например, уже нет очередей. Один спорттехклуб Ленинского района города готовит в год до 800 водителей автомобилей и мотоциклов. Справляются с заявками населения учебные организации ДОСААФ Лесосибирского, Саяногорского районов.

Корреспондент. А вот из Норильска редакция «За рулем» получает жалобы — не могут люди попасть на водительские курсы.

Н. Сиротенко. Да, есть места, где еще трудно с этим делом. К ним относится и Норильск. Не везде благополучно и с качеством обучения. Это касается не только спорттехклубов, но и автошкол. Конечно, многое упирается в местную инициативу, настойчивость, вернее в их отсутствие у ряда досаафовских руководящих кадров, в слабую организаторскую, воспитательную работу, плохие контакты с советскими, хозяйственными органами. В результате, скажем, материально-техническая база некоторых наших учебных организаций никак не поднимется хотя бы до минимально необходимого уровня. Надо ли говорить, как отражается на качестве подготовки специалистов неблагоустроенность учебных помещений, недостаток новых средств обучения.

Хотел бы внести такое предложение: для улучшения и пополнения материально-технической базы наших учебных организаций создать несколько хозрасчетных предприятий ДОСААФ, скажем, в Омске, Новосибирске, Красноярске, Чите или Хабаровске, которые производили бы электрифицированные стенды, разрезы агрегатов и механизмов машин, готовили другие наглядные пособия. Самодеятельность в этом деле обходится дорого, и не всегда изготовленное своими руками отвечает современным требованиям.

И. ТИМКИН (Омск)

Вероятно, производство автотренажеров, сконструированных в Харькове, можно наладить в одном из сибирских или дальневосточных городов, а может быть и там и там. Это очень облегчило бы дело досаафовцам Днепропетровска, которые начали выпуск тренажеров, но с заказами пока не справляются — потребность в тренажерах велика.

Корреспондент. В речи товарища Леонида Ильича Брежнева на XVIII съезде ВЛКСМ обращено внимание на необходимость дальнейшего развертывания технического всеобуча на селе. По нашим сведениям, досаафовцы Омской области принимают активное участие в подготовке водителей, механизаторов для колхозов и совхозов. Поделитесь опытом.

И. Тимкин. Да, технический всеобуч на селе, который мы осуществляем вместе с комсомолом под руководством партийных организаций, занимает в работе комитетов ДОСААФ области одно из ведущих мест. Чтобы добиться успеха, нужно начинать с тщательного, продуманного планирования, заранее изучив потребность в кадрах, испытываемую колхозами и совхозами, конечно, взвесив возможности для обучения. Начинаем мы с низов, а затем верстаем план, «утрясаем» его в областных организациях, утверждаем в облисполкоме. Тогда он приобретает силу руководящего документа. Это важно для правильного распределения учебной техники, топлива, смазочных материалов, преподавательских сил, наглядных пособий. В прошлом году для села нами было подготовлено около 8 тысяч водителей всех

За нашу Советскую Родину!



9 ● Сентябрь ● 1978

Ежемесячный научно-популярный
и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту
Издается с 1928 года

категорий, сотни трактористов и комбайнеров — солидная помощь труженикам полей.

Однако можно сделать значительно больше, если резко улучшить материально-техническую базу спорттехклубов, курсов на селе.

Л. БЕЛИКОВА (Якутск)

Автомобильный транспорт занимает все большее место в развитии народного хозяйства республики. Якутское транспортное управление насчитывает десятки тысяч машин. Такие автохозяйства, как, например, в Артыке, представляют собой современные крупные предприятия. Автомобиль в значительной степени поддерживает жизнедеятельность всего края. Ведь ни морской транспорт или речные суда в короткие сроки навигации, ни самолеты не имеют возможности сделать то, что делают неутомимые колесные труженики на зимниках, на знаменитой якутской автотрассе.

Особое внимание сегодня обращено на формирование Южно-Якутского территориально-производственного комплекса. Решениями XXV съезда КПСС определены конкретные направления работы. Среди них — прокладка железной дороги БАМ—Тында—Беркакит, входящей в комплекс БАМ, развертывание строительства Нерюнгринского угольного разреза, обогатительной фабрики, Нерюнгринской ГРЭС. Жизнь на стройках буквально кипит. И шофер, автомобиль здесь в большом почете.

ДОСААФ вносит весомый вклад в подготовку водительских кадров. Выпускников наших автошкол, спорттехклубов, курсов вы встретите за рулем МАЗов, КрАЗов, «уралов», «татр» на дальних трассах, в карьерах, на строительстве городов, поселков, наши воспитанники работают в сфере торговли, быта. Что же касается подготовки водителей категорий «А», «В», то она целиком ложится на плечи досаафовских учебных организаций. Обучение водителей и других механизаторских кадров ведется во всех тридцати двух районах республики, конечно, в разном объеме.

Корреспондент. Как управляетесь с планированием, контролем на таких просторах?

Л. Беликова. По европейским понятиям, просторы у нас действительно сказочные. Например, город Алдан, один из близких, расположен в 500 с лишним километрах от столицы республики, а чтобы добраться до Черского — центра Нижнеколымского района, надо пролететь самолетом более 1700 километров... Как управляемся? Хотя за организацию подготовки кадров для народного хозяйства отвечаю лично я, фактически этим делом занимаются многие работники обкома ДОСААФ. Если кто-то вылетает или выезжает в район, ему дается ряд поручений, в том числе по контролю, оказанию помощи спорттехклубам, курсам. Особенно важно в наших условиях подобрать, расставить людей честных, работоспособных, инициативных, умеющих организовать дело, опереться на актив, на общественность. Очень много времени и труда отнимает планирование. Надо получить сведения с мест, прикинуть, сбалансировать. Переписка, радиотелефонная связь, поездки, вылеты — все средства хороши в этих случаях. Обком ДОСААФ ведет плановомерную методическую работу с руководителями учебных организаций, преподавателями, вопросы подготовки кадров для народного хозяйства обсуждаются на заседаниях президиума, на пленуме обкома. Все это помогает улучшить дело.

Корреспондент. Многие участники сборов — сибиряки и дальневосточники — одним из узких мест, обстоятельств, тормозящих размах подготовки специалистов для народного хозяйства, считают слабую материально-техническую базу, особенно в районном звене, в СТК при первичных организациях. Каково положение в Якутии?

Л. Беликова. Я думаю, что надо всем, абсолютно всем, начиная от ЦК ДОСААФ СССР, включая руководителей комитетов ДОСААФ на местах, повернуться лицом к отдаленным районам. У нас трудности на каждом шагу — не хватает учебной техники, запчастей, помещений, наглядных пособий. Поэтому не можем, в частности, ликвидировать очереди желающих стать водителями категории «В», поэтому качество подготовки специалистов для народного хозяйства оставляет желать лучшего.

В. ГОРШКОВ (Хабаровск)

За последнее время, особенно после II пленума ЦК ДОСААФ СССР, который выдвинул большие задачи и наметил конкретные меры по улучшению подготовки специалистов для народного хозяйства, в Хабаровском крае это дело стало заметно улучшаться. В самом краевом центре, в таких городах, как Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань, Биробиджан, Николаевск-на-Амуре, в Охотском, Ванинском, Верхнебуреинском и других районах автошколы, спорттехклубы, курсы ДОСААФ успешно справляются с плановыми заданиями обучения всех категорий водителей.

Все шире разворачивается подготовка шоферов, автокрановщиков, других специалистов для стройки века — Байкало-Амурской магистрали. В частности, учебные организации Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, Чегдомына, Солнечного направили на БАМ уже сотни своих воспитанников.

Стараемся удовлетворить не только спрос на водительские кадры автотранспортных предприятий, колхозов и совхозов, но и потребности владельцев личного транспорта, которые постоянно растут. Открываем новые спорттехклубы, курсы на крупных заводах, в селах. Приведу такой пример. Сотрудники ГАИ обратили внимание, что в районе имени Лазо много владельцев «ковровцев» и ИЖей ездят без водительских удостоверений. Председатель райкома ДОСААФ Галина Гармаш, женщина энергичная, настойчивая, поставила вопрос о создании районного СТК. Мы ее поддержали. И проблема была решена.

Материальная база. О ней много говорится. И своими силами мы делаем немало. Не так давно для оборудования классов по подготовке водителей категории «А» сделали разрезы из 32 списанных мотоциклов, соорудили для них вращающиеся подставки и направили в спорттехклубы. Примеров изготовления учебных пособий силами энтузиастов-рационализаторов у нас множество. Но правы товарищи, которые ставят вопрос о необходимости создания производственных мощностей ДОСААФ для нужд учебных организаций Общества в районах Сибири и Дальнего Востока.

Беседу вел А. БАБЫШЕВ

г. Ульяновск



ФЕНОМЕН ШУЛЯТЬЕВА

— У него получается все! За что ни возьмется! — с жаром убеждает меня Светлана Горбунова, секретарь комитета ВЛКСМ кедровской автобазы. — Ведь есть же такие люди, которым все дается легко. Сколько я знаю Володю, никаких трудностей в работе для него не существовало. Просто феноменально!

Никаких трудностей.. Феномен Шулятьева? Мне не терпелось увидеть этого везучего парня, и, подъезжая к стоянке на площадке у забоя, я всматривался в лица шоферов, пытаясь угадать, кто же из них Шулятьев.

Он стоял у своего 40-тонного БелАЗа и казался маленьким. Это при росте-то метр восемьдесят! Открытое обветренное лицо, слегка намеченная улыбка. Спецовка распахнута. А погода, вопреки календарю, далеко не весенняя.

— Воздушную ванну принимаю, — усмехнулся Шулятьев. — В кабине так напаришься, что любому ветру рад. Тем более сегодня. Пришлось покрутиться. Направили в северное ремонтное стройуправление грунт вывозить. Участок там новый готовят. Ни дороги, ни подъездных путей. Бульдозера тоже нет. Да грунт еще сырой, липнет к кузову, а механизма для очистки управление не подготовило. Ну, нет, думаю, дело так не пойдет. Ломать машину не буду. Строителям говорили о непорядках на стройплощадках. Пусть подумают. Связался с диспетчером (у нас это теперь просто: на каждой машине недавно установили рацию). И вот вожу уголек из этого забоя.

Говорил он про эти не очень веселые вещи спокойно. Чувствовалось, что с неурядицами на производстве умеет справляться. Во всяком случае, из равновесия они его не выводят. Не в этом ли, подумалось, кроется секрет того, что трудности обходят его стороной? А может все дело в отношении к ним?

Шулятьев в автобазе нарасхват. Все хотят работать с ним, ему поручают самые ответственные перевозки. Он первым на предприятии осваивает 40-тонный БелАЗ—548. 1976 год. Совместно с кедровским разрезом автобаза создает комплексную горнотранспортную бригаду. Экипажами экскаваторов руководит Р. Миллер, автомобилистами — В. Шулятьев. Под его началом 36 водителей,

К 60-летию ВЛКСМ

12 машин. Месяц напряженнейшей работы, счет времени — на минуты, секунды. Результат: переработано 500 тысяч кубометров горной массы, перевезено более миллиона тонн угля и породы. На следующий год эта же комплексная бригада устанавливает новый рекорд — переработано 510 тысяч кубометров вскрыши.

— Иногда вспоминаешь и не верится, что все это было, — говорит мне Шупятьев. — Удивительно не то, что мы рекорд установили — как парни могли выдержать такой бешеный темп и напряжение.



— Смогли бы работать так в течение года?

— Нет, сил бы не хватило.

— Тогда зачем рекорд?

Он удивленно посмотрел на меня:

— Я так понимаю наш рекорд: совершенная организация труда, при которой никакие сбои невозможны, и большое желание, даже не желание — страсть сделать как можно больше, лучше и быстрее. Мы тогда достигли наивысшей производительности труда. Конечно, это не предел. Появится новая техника, будем перестраиваться, искать другие приемы...

— Что самое важное в работе?

— Ритм. Ты его должен чувствовать, он должен быть в тебе. Точный, рассчитанный, как ход часов. Нельзя, чтобы накапливались недоделки. Они в конце концов спутают все твои планы, резко упадет производительность труда.

Шупятьеву двадцать пять. Его производственный стаж одиннадцать лет. У некоторых в эти годы только начинается трудовая биография. Работать в пятнадцать лет... Может, кому-то это покажется суровым: ребенок, ему бы резвиться еще, играть... Но Владимир слесарил, здесь же, в автобазе. Вечерами ходил в школу рабочей молодежи. И не чувствовал себя обделенным. Был недоволен только одним: годы идут слишком медленно. Подсчитывал, сколько осталось до совершеннолетия — уж очень ему не терпелось сесть за руль.

— Это у нас наследственное, любовь к технике, — усмехается он. — От отца, видно, пошло. Тоже шофер, и братишка младший, Сашка, в водители подался. Для меня лучше моей профессии дела нет. Призвание, наверное...

Хочется ему позавидовать: так рано найти себя, испытать радость труда, успеха.

Чем привлекает Шупятьева профессия водителя? Заработки у шоферов здесь высоки — триста — триста пятьдесят рублей. Но, как мне сказали, Шупятьев к ним относится спокойно, за рублем не гонится. Работа шофера, да еще на таком гиганте, как БелАЗ—548, понятно, не мед. Остряки ехидничают: где больше времени проводит водитель — в машине или под машиной? Но в том-то и дело, что Шупятьев отрицает стиль работы «под машиной» как устаревший. Профилактический осмотр и ремонт отлажен, чтобы в пути никаких остановок из-за неисправности машины. Когда говорят о многолетней безаварийной работе Владимира, даже бывалые шоферы относятся к этому с недоверием: в дороге всякое может случиться! Шупятьев исключил такую возможность. В его обязательствах есть пункт: пройти на БелАЗе 250 тысяч километров без капитального ремонта.

— Если к машине относиться как к другу, — говорит Владимир, — она тебе отплатит сторицей.

И привел пример. Когда сам осваивал БелАЗ—548, двигателя его машины хватило лишь на 28 тысяч километров, второго — на 45 тысяч, третий прошел 76 тысяч. Что значит освоить двигатель? Понять особенности того или иного механизма, нащупать слабые и сильные его стороны и определить свое отношение к нему. Следовательно, доброе отношение появляется от дотошного знания того же двигателя, умения использовать его качества.

— Водитель и машина в пути — нечто единое, — считает Шупятьев. — Ты надеешься на машину, она — на тебя. Бывает, ведешь, все как будто нормально, а по звуку чувствуешь, что-то не то... Сигнал тебе подает: помоги! Она, как живое существо, внимания требует.

У Шупятьева права водителя первого класса. Выбор работы широкий. Но свою предпочитает. Не из-за привычки или нежелания перемен. Нравится ему работать на своем гиганте, любит покопаться в машине, придумать какое-нибудь приспособление для ускорения ремонта, обнаружения неисправности. В этом для него соль профессии, в этом он видит свое призвание.

— Ну, что особенного — шофер, иногда говорят. Окончил курсы и крути баранку. Если бы! Тут надо желание — это перво-наперво. Пришел ко мне, допустим, на практику парнишка, сразу видно: будет из него шофер или нет. Один тебе покоя не даст — то ему объясни, это... А другому вся эта механика, особенности вождения — до лампочки! Смотришь на него и думаешь: зачем ты, парень, себя мучаешь, у людей время отнимаешь? Не твое это дело. Или иногда жалуются — техника, мол, старая, работать неинтересно. А по мне нет техники неинтересной. Есть только люди, равнодушные к технике. У таких всегда куча неисправностей, и положиться на них в пути рискованно.

Шупятьеву кажется, что он таким и родился — влюбленным в технику. Был несказанно рад, когда отец уступал ему на несколько минут место за рулем. У него, тринадцатилетнего мальчишки, захватывало дух, казалось, машина несется по пустынной дороге с бешеной скоростью! А спидометр показывал всего 30 километров. Машину изучил незаметно для себя еще задолго до курсов.

Владимир не припомнит, чтобы когда-нибудь заставлял себя что-нибудь делать. Все, что он делал, делал с желанием. Эта черта, возможно, и послужила для его товарищей основанием считать, что ему все дается легко, что он все может. Несомненно, чтобы работать как Шупятьев, нужны способности. Но есть качество, без которого никакие способности не помогут. Трудолюбие. Это качество выработалось в нем естественно — в семье все много работали. Володя понимал — не трудиться человек не может. Вместе с трудовыми навыками в нем формировалось нравственное самосознание, личность. И когда встал вопрос о том, кого назначить бригадиром, — выбор пал на Владимира Шупятьева. Когда комсомольцы собрались, чтобы выдвинуть делегата на свой XVIII съезд, единодушно была названа кандидатура Владимира Шупятьева.

— В школе с Шупятьевым в одном классе сидела, — говорит мне Светлана Горбунова, комсомольский секретарь автобазы, — ничем особенным он не выделялся... А на производстве рекорды ставит...

Нас всегда поражает открытие. Мы думаем о том, на чье счастье выпало оно, о таланте и труде человека. Но прежде, наверное, человек делает открытие в себе. Шупятьеву удалось это.

В. ПИРОЖНИКОВ

Фото Н. Тарасенко

Кемеровская область, пос. Кедровский

Поучительные примеры

В нынешнем году корреспондент «За рулем» побывал в Таджикистане, где знакомился с подготовкой водителей и механизаторов в организациях оборонного Общества. Кому сегодня доверено это важное дело! Насколько компетентны, инициативны, энергичны люди, отвечающие за него! Об этом речь и в первой (№ 7) и во второй, публикуемой здесь корреспонденции.

Есть в Душанбе, столице республики, две школы. Первая из них — объединенная техническая — расположена буквально по соседству с ЦК ДОСААФ. Она одна из старейших в оборонном Обществе: через год отметит свое сорокалетие. К этой дате коллектив подходит с хорошими показателями. Если бы исполняющий обязанности начальника школы Виктор Андреевич Курченко даже не называл мне цифровых данных, то достаточно ему было показать парк автомобилей и классы лабораторно-практических занятий, чтобы стало ясно: дела идут и впрямь неплохо. Практически материально-техническая база в школе обновлена полностью. Просторные чистые классы лабораторно-практических занятий. В одном из них восемь двигателей ЗИЛ—130. В другом — столько же от автомобилей горьковского завода.

В школе отличные классы технического обслуживания. В одном — восемь автомобилей-экспонатов, в другом — четыре действующих автомобиля и столько же действующих двигателей рядом. Можно обслуживать мотор на стенде, и тут же повторить все на автомобиле, под капотом, закрепляя знания и навыки. А еще в стадии формирования находится класс горячей регулировки.

В хорошем состоянии автомобильный парк. Машины стоят под навесами, каждой отведено постоянное место. Есть мойка. Хороший порядок, видимый сразу, — примета организованности, которая немало способствует тому, что коэффициент готовности не опускается ниже 0,85.

Можно было бы еще рассказывать о классах теоретической подготовки, в которых не осталось ни одного бездействующего стенда, и о классе тренажеров АТ-70, работающем с полной нагрузкой, и о многом другом. Но важнее, наверное, представить людей, чьим достижением все это является. Классы и стенды — их дело, их жизнь. Дело таких, как преподаватель Л. Н. Макаров. Когда школе поручили оказать помощь горсобесу и подготовить группу водителей из немых, эту сложнейшую работу доверили именно ему. И он сумел с помощью переводчика обучить их так, что все до одного сдали экзамены в ГАИ с первого раза.

Это дело таких, как В. Н. Соков. Он работает в школе со дня ее основания, был здесь первым начальником. Закончил политехнический институт и получил звание «Заслуженный тренер СССР». Подготовил больше десяти тысяч водителей всех категорий.

Это дело всего большого и дружного коллектива преподавателей и мастеров. В прошедшем 1977—1978 учебном году средний балл успеваемости поднялся в школе до отметки 4,35. Душанбинская объединенная техническая заняла второе место в республике, уступив только курган-тюбинской автошколе ДОСААФ. Это ли не пример того, как много можно добиться там, где коллектив работает творчески, с полной отдачей.

Пример этот тем более поучителен, что последний год школа, по существу, оставалась без начальника. Назначенный в августе 1977 года на эту должность В. Г. Мальков сразу же противопоставил себя коллективу, не раз нарушал трудовую дисциплину, и с ним расстались. Приход в школу такого незадачливого руководителя трудно объясним, особенно после VIII съезда ДОСААФ, в решениях которого подчеркивалась необходимость улучшать подбор кадров, повышать их ответственость, оценивать их работу по реальному положению дел в организациях, строго спрашивать с тех, кто не справляется с обязанностями. Надо думать, случай с назначением Малькова послужит уроком для ответственных работников ЦК ДОСААФ Таджикистана, обяжет их с бо́льшим вниманием подходить к подбору начальников учебных организаций.

Ну а то, что школа с честью вышла и из этого испытания, говорит о ее здоровом крепком организме.

* * *

Иное положение сложилось в другой душанбинской школе, технической. Она была построена в 1972 году. Новые люди в новом здании не сразу сплотились. Несколько лет подряд коллектив лихорадило. В нем прижилась группа склочников и пьяниц. Разборы жалоб и персональных дел следовали один за другим, мешали нормальному течению учебного процесса.

Но вот год назад начальником школы стал К. Ф. Пармон. Грамотный, энергичный, он решительно распростился с теми, кого, как говорится, на пушечный выстрел нельзя допускать к обучению будущих водителей. Коллектив заработал спокойнее, ритмичнее. Двор школы, доведенный бесхозяйственным предшественником до состояния свалки металлолома, за несколько недель был расчищен. Все, что не было заасфальтировано, вскопали, завезли 100 машин хорошей земли и высадили 120 плодовых деревьев, несколько сот корней кустарников, цветы. На освободившейся территории начали строить навесы и классы лабораторно-практических занятий, пункт технического обслуживания.

Чтобы улучшить условия подготовки, учебы и отдыха курсантов (школа стоит на отшибе), открыли свой буфет. Из тех же соображений, учитывая, что в 40-градусную жару и учить и учиться в равной степени трудно, стали устанавливать в классах кондиционеры.

Автомобили и автокраны, которые принял новый начальник школы, годились большей частью лишь как материалы для изготовления стендов. Их так и использовали. А парк пополнили новыми, современных моделей.

Надо заметить, что техническая школа — одна из немногих учебных заведений, построенных сразу в комплексе с общежитием. Однако общежитие до сих пор пустует. «Проект был сделан крайне неудачно, — говорил К. Ф. Пармон, показывая общежитие. — Отопление не предусмотрено, двери одинарные, выходят прямо на улицу. Поселить сюда людей — значит обречь их на болезни. Этого мы не допустим. Сейчас подводим в здание тепло, пристраиваем застекленную террасу. Устраняем строительные недоделки. И перегораживаем огромные помещения стенами, делим их на небольшие комнаты. Селить людей по сто человек вместе — заведомо создавать неудобства. Мы не можем этого допустить. Расселим повзводно, с учетом того, кто из каких районов приехал».

В школе начинает складываться новый, работоспособный коллектив. Его костяк — такие, как Иван Гаврилович Сосков, уже 27 лет работающий преподавателем в системе ДОСААФ, как три его сына — мастера вождения Сергей, Владимир и слесарь Иван. Такие, как три брата Ганевы (Нил и Глизер — мастера вождения, Эльдар — механик).

Такие, как опытный преподаватель, парторг Г. Раскаев, как недавние выпускники, ныне преподаватели А. Гольдинов, Р. Загрудников, Р. Пуртов, А. Песковацков.

Я бы не хотел, чтобы у кого-то сложилось впечатление, будто за такой короткий срок новому начальнику душанбинской технической школы удалось решительно во всем выправить положение. Нет. Еще неважно оборудованы классы теории. Не до конца налажен учебный процесс. Не хватает специальной техники. Нет автодрома. А кранодром в последнее время исполком так «обрезал», что и работать стало невозможно. Но энергия Константина Федоровича, его горячее желание поднять школу совершенно очевидны. И коллектив преподавателей и мастеров поверил в своего руководителя, пошел за ним. «Приезжайте года через три-четыре, — говорил мне на прощание Пармон, — увидите, как мы развернемся. Наша цель — сделать школу образцовой. И это будет достигнуто».

Знакомство с технической школой дало еще один пример. Пример того, как умный, волевой руководитель может повернуть в нужное русло всю жизнь учебной организации. Пример требовательности и деловитости.

* * *

Одна из самых крупных учебных организаций ДОСААФ в республике — ленинабадская объединенная техническая школа. Она готовит чуть ли не вдвое больше специалистов, чем душанбинская, о которой уже говорилось. И, в частности, водителей готовит, по отзывам работников ГАИ, неплохо.

Здесь все устоялось, все на своем месте. В новое здание школа переехала в 1964 году. И в том же году к руководству пришел новый начальник, Василий Александрович Пибик. Строилась школа по проекту общеобразовательной «восьмилетки». И потому классов тут достаточно: восемь — для теоретических занятий, четыре — для лабораторно-практических. И по той же причине

очень мало места для машин. Двор-то на них не был рассчитан. Тем не менее машины размещаются и каждый день выходят на учебные маршруты.

Есть в школе свои маяки — те, на кого равняется коллектив. Двадцать три года работает здесь заместитель начальника Емельян Израилович Цыдулко — образованный человек, к которому всегда можно прийти за советом. Еще больше стаж у преподавателя Латыфа Касымова. Двадцать семь лет обучает он водителей. Сам за это время закончил пединститут. Трижды награжден Почетным знаком ДОСААФ, удостоен Почетной грамоты Президиума Верховного Совета Таджикистана. Такой же грамотой отмечен двадцатилетний труд мастера практического обучения вождению И. И. Кильдашева.

Словом, тут есть кому учить, есть у кого учиться. И есть все что нужно для учебы. Даже свой автодром. Пусть не удивляет никого многозначительность этой последней фразы. Вопрос об автодроме в Таджикистане совсем не так прост, как может показаться на первый взгляд. Горы занимают 93% территории республики. Каждый клочок земли здесь на счету. И, скажем, у душанбинской технической школы автодрома нет, она «ходит на поклон» к соседям.

В таких условиях автодром ленинабадцев, занимающий 5 гектаров, — большое достижение. Но далось оно нелегко. Площадку школа получила у самого подножия гор. Пришлось провести огромную работу, выравнивая ее, удаляя валуны и обломки скал. И тут выручила находчивость. Оказалось, что в соседнем ПТУ, готовящем бульдозеристов, подошла пора практических занятий. Вот будущие бульдозеристы и проявили свое умение на досаафовской территории.

Думается, и этот пример может оказаться поучительным. В том смысле, что успех государственно важного дела — подготовки водителей для страны, ее армии, ее народного хозяйства решают инициатива, знания, ответственность людей, которым это дело доверено.

* * *

Идет к концу третий год десятой пятилетки, пятилетки эффективности и качества. Патриотические почины «Работать без отстающих», «Пятилетке качества — рабочую гарантию», родившиеся в производственных коллективах, получают право на жизнь и в учебных организациях ДОСААФ. Понятно, эффективность и качество имеют здесь свои измерения. Отношение преподавателя и мастера к делу оценивается, конечно, итогом — тем, как усвоили курсанты теорию, какие практические навыки получили они в процессе учебы. А этот конечный итог зависит от квалификации тех, кто учит, их общеобразовательного уровня.

Это понимают многие работники школ ДОСААФ. Тот же К. Ф. Пармон считает, что для мастеров обучения вождению недостаточно двух-трехдневных сборов. Им нужны курсы повышения квалификации, то есть учеба обстоятельная, серьезная, включающая и совершенствование чисто водительских качеств, и составление методических разработок, и просто глубокое изучение автомобиля. К этому мнению следует прислушаться.

Б. ДЕМЧЕНКО,
спецкор «За рулем»
г. Душанбе

МОСКВА — РИГА КРАТЧАЙШИМ ПУТЕМ

Журнал «За рулем» представляет автомобильную дорогу

Схема маршрута — на стр. 10—11

Из Москвы в Ригу на автомобиле, как известно, можно проехать разными путями. До сих пор наиболее популярными среди автотуристов были два: по Минскому шоссе через Смоленск и Витебск и по Ленинградскому через Новгород и Псков. Мы хотим познакомить читателей с не менее удобной дорогой по Волоколамскому шоссе через Великие Луки и Резекне. Собственно, это именно та магистраль, которая и поименована в атласах и картах как Москва—Рига — ее маршрутная марка «11». Однако в связи с реконструкцией дороги, отсутствием на некоторых участках усовершенствованного покрытия это направление признанием у водителей не пользовалось. Сейчас — другое дело. Хотя на одном перегоне (между Малеево и Пустошкой) ремонтные работы еще не закончены, достаточно объехать этот участок через Невель, и у вас на всем протяжении будет под колесами только асфальтобетон. Если к тому же учесть, что даже при объезде, который надо будет делать еще, пожалуй, года два, этот путь в Ригу самый короткий, а интенсивность движения на нем не идет ни в какое сравнение с напряженностью Минского или Ленинградского шоссе, то он в известной мере даже предпочтительнее традиционных направлений.

Маршрут интересен своими достопримечательными местами. На нем немало военно-исторических памятников Великой Отечественной войны, таких, как мемориалы и музеи героев-панфиловцев у разъезда Дубосеково под Волоколамском, Героя Советского Союза Александра Матросова в Великих Луках, жертв фашистского террора в Саласпилсе. По пути можно побывать на родине и в музее М. П. Мусоргского под Торопцом, в Пушкинском заповеднике (эта дорога к нему на 200—250 километров ближе любой другой). Наконец, трасса проходит по живописным лесным и озерным участкам Калининской и Псковской областей и юго-востока Латвии, где немало прекрасных мест для отдыха, купания, рыбной ловли. Все это делает дорогу неутомительной и приятной, если не превращать путешествие в гонку.

Из Москвы надо выезжать по магистрали М-11, которая берет начало от развилки Ленинградского и Волоколамского шоссе. На участке до Истры вам придется двигаться с довольно умеренной скоростью: дорога неширокая, с многочисленными поворотами и к тому же проходит через деревни и поселки. Вполне закономерно, что знаками или разметкой проезжей части на этом участке нередко запрещены обгоны, стоянка, а иногда и остановка транспортных средств. Так что проявляйте дисциплину и терпение, не пытайтесь быть быстрее всех. Еще два-три десятка километров, и вы получите возможность ехать с максимально допустимой скоростью. Не в населенных пунктах, конечно (а их на первых 100 километрах трассы довольно много). Кстати, на дороге указатели их наименований двух цветов — белого и голубого (на схеме в части тиража журнала — черного). Напоминаем, что за указателями голубого цвета скоростные ограничения и другие правила движения, принятые для населенных пунктов, не действуют.

От Волоколамска и до самых Великих Лук дорога в основном прямая, но проходит по холмистой местности и то взбегает на пригорки, то спускается к мостикам через многочисленные реки и речушки. Видимость в этих условиях порой весьма ограничена. Поэтому будьте внимательны при обгонах, не выходите перед гребнями на полосу встречного движения.

Особого внимания и строгой дисциплины требует участок дороги от границы Латвии до Резекне. Здесь немало крутых поворотов, довольно опасных при высоких скоростях. Меры предосторожности не только не помешают, но просто необходимы. К тому же дорога проходит в лесных массивах, откуда, особенно на рассвете или ранним утром, могут появиться животные. У них «тормозов» нет, так что вся надежда только на ваше благоразумие в выборе скорости и внимательность за рулем.

Старайтесь не останавливаться, а тем более надолго, на обочинах. На наш взгляд, в этом и нет необходимости: вдоль всей трассы достаточное количество специально оборудованных площадок, буквально через каждые 10—15 километров. После Нелидово по обеим сторонам дороги немало озер, возле которых есть смысл останавливаться для отдыха в жаркую погоду. Озерный край начинается и от границы Латвии, а последние 100 с лишним километров перед Ригой дорога идет по берегу Даугавы.

Чтобы поездка была и приятной и безопасной, советуем проделать весь путь за два дня. У вас выйдет по 450—500 километров в сутки. В этом случае для ночлега, если нет палатки, можно останавливаться в гостиницах Великих Лук и Невеля, Пустошки. Такой перегон займет часов десять, а больше за рулем находиться просто опасно, да и ни к чему. Так как на пути масса мест для отдыха у рек и озер, можно пройти все расстояние и за три дня. Первая остановка где-нибудь в районе Нелидово—Западная Двина, вторая — Лудза—Резекне. Кстати, в 20 километрах перед Резекне на берегу озера Цирма есть кемпинг.

С обслуживанием машины на трассе нет проблем. В среднем через каждые 40—60 километров расположены АЗС, а через 150 — станции технического обслуживания. Немало эстакад и на площадках для стоянки.

Бригада «За рулем»
Фото В. Хватова

Сервис

Прогноз на завтра

По данным статистики, в Москве сейчас насчитывается свыше 220 тысяч легковых автомобилей индивидуального пользования. Напомним, что всего восемь лет назад, в 1970 году, их было почти в два с половиной раза меньше. Рост существенный! Однако при планировании материально-технической базы и порядка работы столичного автосервиса принимать во внимание одну только приведенную выше цифру значило бы допустить неминуемую ошибку. Ведь еще тысячи личных автомобилей приписаны и местам, расположенным в окрестностях города, немало прибывает в Москву либо проездом, либо на сравнительно короткое время, особенно в период отпусков, и многие из них также нуждаются в техническом обслуживании и ремонте. Заметим, кстати, что с недавнего времени предприятия «Мосавтотехобслуживания» в основном отказались от приема в ремонт автомобилей государственных организаций и учреждений, направив все ресурсы на обслуживание личных машин. Чтобы завершить общую характеристику объема работы станций технического обслуживания, к перечисленному остается добавить личные автомобили разных зарубежных представительств и фирм, аккредитованных в столице СССР.

Однако при планировании объемов работы мы не можем оперировать одними, пусть и полными цифрами сегодняшнего дня, приходится думать и о дне завтрашнем, когда контингент наших клиентов увеличится еще больше. Так, по предварительным наметкам, к 1980 году число собственных автомобилей в Москве возрастет до 340 тысяч. Несомненно, дальнейшее развитие получит автотуризм — и внутрисоюзный, и международный. И наконец, работники столичного автосервиса, как и все москвичи, хотят достойно подготовиться к встрече участников и гостей предстоящих Олимпийских игр.

Сочетание требований сегодняшнего дня и ближайшего будущего главным образом и определило пути и характер существенной перестройки всей системы автотехобслуживания в Москве. Разумеется, предприятия объединения все эти годы тоже не стояли на месте. Они росли, развивались. Назову несколько наиболее характерных цифр. По сравнению с 1970 годом численность работающих на станциях технического обслуживания увеличилась в 2,3 раза, количество стационарных постов — с 245 до 450, а число автомобилей, прошедших за год через систему обслуживания и ремонта, возросло, соответственно, со 131 тысячи до 421 тысячи, то есть втрое. Мощность объединения резко поднялась, когда вошел в строй крупный технический центр «Жигулей» на Варшавском шоссе. Однако при всей значимости сделанного надо признать, что для полного удовлетворения возросших потребностей автолюбителей предстоит сделать очень много, решить немало простых и сложных проблем — и организационных, и технических, и даже психологических. Процесс перестройки работы объединения «Мосавтотехобслуживание», начавшийся несколько лет назад, ныне вступил, можно сказать, в решающую фазу.

Уже сегодня серьезно изменена структура объединения. Его основу составляют головное предприятие — технический центр «Жигулей» — и семь производственных единиц, в том числе два мотеля и комбинат гаражного обслуживания. В состав остальных четырех производственных единиц вошли станции или группы станций, специализированных на обслуживании и ремонте автомобилей определенных марок: «Москвич» (плюс электрооборудование машин всех марок), «Запорожец» (плюс мотоколяски), автомобили Горьковского автозавода, зарубежные модели.

Такая структура положительно сказалась как на системе управления предприятиями, так и на объемах и качестве выполняемых работ. Структура эта станет совершеннее, когда будут осуществлены запланированные передислокация станций технического обслуживания и строительство новых производственных объектов объединения. Передислоцированы будут станции, оказавшиеся в недопустимой близости от жилых массивов в центральной части города. Идея, которая легла в основу разрабатываемой сейчас перспективной схемы размещения московских СТО, сводится к тому, чтобы в каждом районе была своя, пусть не очень большая, станция технического обслуживания. Такие станции предполагается построить на главных магистралях города — на Ярославском, Волоколамском, Дмитровском и других шоссе. В самом скором времени войдут в строй СТО в Ивановском на 25 постов, где будут ремонтировать «москвичи», и показательный автотехцентр «Немчиновка» на Минском шоссе. В последнем принята та же технологическая схема, что и в существующем (на Варшавском шоссе) техцентре. Предполагается специализировать его на ремонте и обслуживании «жигулей» всех моделей, а также на кузовных работах универсального характера. Таким образом, с учетом реконструкции ряда СТО число постов на предприятиях «Мосавтотехобслуживания» к 1980 году превысит 650. Если, конечно, строители справятся с заданием. Сейчас вызывает большую тревогу низкий темп работ в автоцентре «Немчиновка». Главмоспромстрой должен принять энергичные меры, чтобы сдать его в намеченные сроки.

Мы постараемся оснастить станции современным, точным и высокопроизводительным технологическим оборудованием. Не скрою, на пути к реализации этой задачи есть трудности. Промышленность медленно и далеко не всегда охотно осваивает производство установок и устройств, необходимых в авторемонтном деле. Приведу лишь один пример. Общественность столицы не раз ставила через печать вопрос о расширении сети пунктов для мойки автомобилей. Вопрос важный. Между тем решить его не удается длительное время, поскольку предприятия «Росавтоспецоборудования» Министерства автомобильного транспорта РСФСР выпускают просто мизерное количество моечных агрегатов. К тому же эти агрегаты по ряду параметров значительно уступают лучшим зарубежным образцам. Плохи и сами щетки, которые зачастую не столько моют, сколько царапают покрытие автомобиля.

Проблема технологического оборудования — особая тема. Здесь хотелось бы поговорить о другом. За последние годы система автосервиса не только в Москве, но и во всей стране значительно выросла: появилось немало новых СТО, в определенной мере улучшилось снабжение запасными частями, повысилась квалификация персонала. Но вот качество работ, а в еще большей степени культура обслуживания часто оставляют желать лучшего.

Спору нет, необходимо настойчивей проводить на предприятиях автосервиса воспитательную работу, распространять опыт лучших, прививать всем работникам, особенно молодым, чувство ответственности и уважения к избранной профессии, к делу, которым они занимаются. Но не менее важно создать такие объективные условия, которые бы вообще исключали возможность проявления недобросовестности и того, что в обиходе именуется «халтурой».

На что чаще всего жалуется сегодня клиент? На очереди. На то, что даже простой ремонт зачастую связан с потерей массы времени. Да что ремонт! В совсем недалеком прошлом мытарства автолюбителя начинались уже с процесса самой покупки автомобиля. Он приезжал на торговую базу раз, приезжал вторично — то автомобили не прибыли, то нет подходящего цвета, то остались лишь машины с дефектом. Дефект, может быть, и ерундовый, но исправят его только завтра... или послезавтра, когда появится представитель завода-изготовителя и мастер.

Подобные неурядицы ушли в прошлое. В состав головного предприятия входит магазин по продаже «жигулей». Такое сближение торговых и производственных функций оказалось выгодным во всех отношениях. Появилась возможность выполнять весь комплекс работ предпродажной подготовки, мелкие дефекты, появившиеся, скажем, при транспортировке автомобиля, устраняются сразу же. Покупателей сотрудники магазина приглашают открытками на определенный день и час.

Но раз удалось ввести приемлемый порядок в сфере торговли, почему не пойти дальше, почему не отбросить привычные, но неудобные порядки в сфере ремонта автомобилей!

Сложилась, например, такая традиция: что бы ни случилось с автомобилем, владелец во всех случаях должен доставить его на СТО. Оказалось, все можно организовать и по-иному. Наше объединение оборудовало несколько передвижных мастерских на базе ЗИЛ—157. Они работают в две смены, их можно вызвать по телефону для исправления мелкой неисправности или для буксировки автомобиля к месту ремонта. Причем владелец вносит лишь половину платы за буксировку, вторую половину покрывает городская организация общества «Автомотолюбитель» (разумеется, для членов ВДОАМ). По субботам и воскресеньям передвижные мастерские направляются в районы, где расположены кооперативные гаражи или крупные стоянки.

Такой вид услуг ввело и наше предприятие по ремонту аккумуляторов — за умеренную плату ремонтник снимает вышедший из строя аккумулятор и ставит привезенный с собой восстановленную батарею. И автолюбителю не надо тащиться с тяжелой ношей через весь город.

Долгое время считалось нормой, что оформление ремонтных работ, независимо от сложности и объема, производится на станции только в одном месте. Клиент, предположим, хотел бы лишь сменить свечи зажигания и отрегулировать зазоры в клапанах, другой приехал, чтобы снять вышедшее из строя и поставить

Строящиеся столичные предприятия автосервиса: вверху — станция техобслуживания в Ивановском на 25 постов, внизу — показательный автоцентр «Немчиновка» на Минском шоссе.

Фото Ю. Тихонова



ковое сцепление. И первый, и второй стоят в одной очереди. С 1976 года на столичной станции № 12 в весенне-летний период были организованы посты мелкого ремонта: навес от дождя, простое оборудование, заказы принимаются на такие работы, выполнение которых требует не больше часа. Предложение родило спрос, летние посты на СТО-12 завоевали популярность у москвичей. И оправдавший себя опыт распространен на другие станции. Наиболее мощный участок такого рода создан в техническом центре. Здесь он работает круглый год в полуторасменном режиме, ежедневно, без выходных. К слову сказать, на участках мелкого ремонта намного упрощена документация, что также экономит и время клиента, и время исполнителей.

Известно, что аварийность на наших улицах и дорогах пока еще значительна. А обычное последствие даже небольшой аварии — кузовные работы: правка и рихтовка, замена отдельных элементов кузова, покраска. Нужда в такого рода работах гораздо больше, чем предназначенные для этой цели производственные мощности и ресурс запасных частей. Кроме того, в организации подобных работ немало старого, отжившего.

Традиция такова: раз в месяц проводилась запись клиентов на кузовные работы. Человек приезжал (разумеется, с самого раннего утра), выстояв очередь, записывался. Потом приезжал еще раз, чтобы составили калькуляцию предстоящего ремонта. И, наконец, приезжал в третий раз — сдать автомобиль в цех. Все накопившееся в багажнике вез обратно домой — то ли на такси, то ли на машине приятеля.

Было решено этот порядок изменить, тем более что все сложности и проволочки частенько порождали нездоровые страсти. Теперь записаться на кузовные работы и скалькулировать их можно практически в любой день. В зависимости от объективно складывающихся обстоятельств клиенту называют примерный срок доставки автомобиля в ремонт, точное время прибытия сообщается открыткой, высылаемой заказчику недели за полторы до назначенного дня. В техническом центре оборудована камера хранения, где можно оставить содержимое багажника на все время ремонта. В скором времени камеры хранения появятся и на других станциях обслуживания.

Конечно, хотелось бы большего: чтобы очередей на кузовные работы не было вовсе. Сейчас это вряд ли реально. Однако с вводом нового техцентра «Немчиновка», где создается очень крупный участок жестяно-малярных работ, очереди, надо полагать, заметно сократятся.

Существует несколько общих вопросов, касающихся организации работы автосервиса и ждущих своего решения. Современная СТО — не полукустарная мастерская, какой она была лет десять — пятнадцать назад. Это, как правило, современное предприятие, где ремонт поставлен на индустриальную основу. А вот отношения с клиентом почему-то остались прежними, стародавними. Во многих случаях, например, автолюбитель стремится во что бы то ни стало вступить в непосредственный контакт с исполнителем и нередко без труда этого добивается. Такая практика, вероятно, была как-то оправдана прежде, когда качество сделанного практически оценивал лишь сам заказчик. Теперь на столичных СТО организована служба технического контроля, есть диагностическая аппаратура, наконец, на многих станциях созданы специальные отделы по работе с клиентурой, несущие вместе с ОТК ответственность перед заказчиком за качество сдаваемой ему работы. Поэтому сетования некоторых автолюбителей на то, что их не допускают в зону ремонта, по меньшей мере, безосновательны по существу.

В настоящее время в техническом центре проводится один интересный эксперимент. По рекомендации ученых здесь создана группа «совершенствования взаимоотношений». Она подчинена непосредственно генеральному директору объединения, и главная ее задача — способствовать устранению конфликтных ситуаций, по тем или иным причинам возникающих между клиентами и работниками техцентра. Любой конфликт фиксируется, и должностные лица, если они неправы в споре с клиентом, после вмешательства сотрудника группы обычно не упорствуют в отстаивании своей неверной позиции. Есть основания рассчитывать на успех эксперимента, и тогда такие группы появятся на других предприятиях объединения «Мосавтотехобслуживание».

Для повышения качества работ большое значение имеет порядок снабжения СТО материалами и запасными частями. Раньше нередко случалось, что на одной станции каких-то деталей не хватало, а на другой те же детали в изобилии лежали мертвым капиталом. Ныне в объединении действуют два крупных централизованных склада, где сконцентрированы запасы весьма обширной номенклатуры — до 1,5 тысячи наименований по каждой марке автомобиля. Налажена централизованная доставка материалов и запасных частей на станции обслуживания, с тем чтобы создавать и поддерживать там оптимальные резервы. Что скрывать, есть и в нашей системе нерадивые администраторы. Вместо того чтобы своевременно позаботиться о завозе тех или иных деталей, они иногда отвечают на просьбу клиента отказом — так проще. Подобная нераспорядительность должна, конечно, выявляться и по достоинству оцениваться. И вот на станциях с недавнего времени установлены специальные ящики типа почтовых, пломбируемые представителями генеральной дирекции. Каждый автолюбитель, которому отказано в замене какого-либо узла автомобиля, опускает в ящик открытку с сигналом об отказе. Это помогает точнее учитывать потребности в запчастях и принимать меры к нерадивым администраторам, если для отказа не было объективных причин. А клиенту отправляется открытка с указанием, когда он может явиться для проведения ремонта.

Большие надежды возлагаем мы на единый вычислительный центр объединения, который сейчас находится в процессе монтажа. С его вводом в эксплуатацию упростится документация, улучшится система управления предприятиями. А самое важное — можно будет организовать единую диспетчерскую службу столичного автосервиса. Клиенту достаточно будет позвонить по телефону, чтобы узнать, где, на какой станции его автомобиль отремонтируют в наиболее короткие сроки.

Повышение качества технического обслуживания автомобилей индивидуального пользования — проблема многогранная, и не все здесь по силам одним лишь работникам автосервиса. Достаточно указать на хронический дефицит некоторых запасных частей, особенно для «запорожцев», ГАЗ—24 и моделей, снятых с серийного производства, на нехватку отечественного технологического оборудования, на чрезвычайно узкую палитру красок, поставляемых для малярных работ.

Мы надеемся, что работники предприятий автомобильной и химической промышленности в самом скором времени наладят снабжение станций технического обслуживания всем необходимым. Со своей стороны мы используем все возможности и ресурсы для того, чтобы служба автосервиса стала достойной Москвы — образцового города коммунистического будущего.

С. ПЕТРОЧЕНКОВ,
генеральный директор
объединения «Мосавтотехобслуживание»

К 60-летию ВЛКСМ



ПЕРЕД

Корреспонденты журнала рассказывают о том, как комсомольцы-курсанты мензелинской автошколы ДОСААФ готовятся к одному из главных экзаменов в своей жизни — службе в рядах наших славных Вооруженных Сил

В былые времена Мензелинск славы имел много. Говорят, держал второе, после Нижнего Новгорода место по ярмаркам. Богатые корабли с товарами шли сюда по Каме и Мензеле. От тех времен и сейчас сохранились в центре города каменные ряды купеческих лабазов, а от еще более давних — Пугачевский вал, что тянется, поросший травой и деревьями, в нескольких километрах от окраины. Здесь держал оборону Емельян Пугачев со своим войском. Но сегодня вы не сразу отыщете на карте Мензелинск с его двадцатью тысячами жителей, он находится как бы в тени от мировой известности своего соседа — Набережных Челнов.

Нельзя сказать, чтобы в Мензелинске шло бурное строительство. Однако вырос новый элегантный Дворец культуры, поднимаются этажи торгового центра и жилых домов. А в прошлом году появилось здание, ставшее одним из украшений города, — автошколы ДОСААФ. Два ее светлых этажа с просторными классами и отличными служебными помещениями могут вызвать зависть коллег и в иных областных центрах.

Сегодня всем гостям города обязательно покажут автошколу — ею в Мензелинске гордятся. Конечно, не только новым корпусом, но и тем, что уже многие годы она одна из лучших в Татарии по уровню обучения, что традиции, заложенные 20 лет назад (тогда открылся в Мензелинске автомотоклуб ДОСААФ), сохраняются и передаются от одного поколения курсантов к другому.

Мы приехали в автошколу, когда там была горячая пора: шла подготовка к экзаменам в третьем за этот учебный год потоке.

Близилось главное испытание водительского мастерства курсантов — 100-километровый марш в колонне. А пока они выписывали разные фигуры на трассах автодрома, тоже сделанного своими руками по всем сегодняшним правилам и требованиям. Впрочем, автодром мы увидели позже, а сначала было знакомство с учебными классами, их оборудованием. Любовно изготовленные стенды и наглядные пособия, рациональное использование помещений, прекрасная ленинская комната площадью 80 м², которая легко превращается в кинозал, обилие агитационных материалов в коридорах, холл, украшенный грамотами. Все сделано «на отлично», что, поверьте, было совсем не просто: Мензелинский район исключительно сельский, каждый агрегат для классов добывали с трудом, иногда восстанавливая из металлолома.

Что такое предэкзаменационная пора, знают все. Мы расскажем только о некоторых событиях и встречах этих дней.





Колонна на марше.

Автомобили преодолевают брод.

Встреча курсантов с Героем Советского Союза Ф. Г. Галеевым.

Техосмотр в пути.

Фото В. Князева

Викторину проводит комсорг

Идея родилась в начале нынешнего года. Тогда старший инструктор-методист Наиль Шайдуллин сменил на посту секретаря комсомольской организации автошколы Виктора Жиркова, заместителя начальника школы. Обсуждая комсомольские дела, Шайдуллин и Жирков задумались над тем, как помочь курсантам глубже овладеть водительским делом, лучше подготовиться к экзаменам. И Наиль вспомнил свой армейский опыт: «А что если провести викторину? Вопросы подберем на знание автомобилей, с «подковыркой», чтобы ребята сумели применять знания». Попробовали — получилось здорово.

По пять самых сильных курсантов от каждой группы составляют команды. Ленинская комната забита до отказа: болельщики, жюри. Ведет викторину Шайдуллин. Каждый обращенный к командам вопрос требует смекалки, умения размышлять и, конечно, основательных знаний. Это немного напоминает былой телевизионный КВН, только цель более конкретная и практическая. Нет в зале ни равнодушных, ни пассивных: специальные конкурсы для болельщиков вовлекают в «игру» всех.

Викторины на знание автомобилей — это еще не все. Расширяя тематику, комсомольцы провели конкурс «История нашей армии», готовят еще один, посвященный 60-летию ВЛКСМ.

— Но это уже планы на следующий учебный год, — уточнил Шайдуллин. — А сейчас в честь юбилея комсомола школа собирается провести открытые районные соревнования по авто- и мотоспорту, в которых, мы надеемся, примут участие лучшие наши молодые спортсмены. Ну а главное, чем курсанты нынешнего потока готовятся встретить 60-летие, — отличные оценки на скорых экзаменах.



ЭКЗАМЕНОМ



Занятия после занятий

Петр Ильин, невысокий, светловолосый, выглядит младше своих лет, и не верится, что этой осенью ему идти в армию. Но говорит серьезно, основательно. Он комсорг одной из лучших в школе групп. В социалистическом соревновании она занимает второе место, и ребята были полны желания в конце концов выйти на первое.

— Вполне можем, — говорит комсорг. — Ведь средний балл у нас все время выше четырех. Почти все курсанты с десятилетней, а двое одновременно с автошколой посещают вечернюю школу, так что им и там предстоят выпускные экзамены. Ничего, справляются. Группа наша дружная, хотя приехали мы из разных мест. Были поначалу, правда, прогулы, но комсомольцы (их большинство, а скоро еще будем принимать) быстро навели порядок.

Каждый день в автошколе после занятий — 45 минут самоподготовки. Хватает ли их ребятам?

— В общем, да, — отвечает Ильин. — Каждый понимает, что упущенное сейчас потом наверстать трудно. К тем, кто послабее, прикреплены сильные курсанты, а сообща легче одолеть «премудрости».

Для некоторых курсантов занятия после занятий с первых же дней имели особое значение.

— Речь идет о тех, — пояснил начальник школы Вадим Павлович Васильев, — у кого недостаточна общеобразовательная база. Тут нас выручает мензелинское педучилище: ребята оттуда берут шефство над отстающими курсантами, занимаются с ними вечерами русским языком, математикой, физикой. Эффект, можно сказать, стопроцентный. Поэтому из года в год в автошколе средний балл на экзаменах 4,6—4,7.

В классе — тишина. Курсанты листают учебники и конспекты, негромко спорят у стоящего в углу зиловского двигателя. Идут минуты самоподготовки...

Испытание маршем

Каждый раз 100-километровый марш в колонне — событие замечательное. Тут-то и проверяется в деле умение владеть автомобилем, соблюдать строгую армейскую дисциплину, ориентироваться в сложных порой обстоятельствах. Поэтому легко понять стартовое волнение курсантов, мастеров, которые обучают их вождению, начальника школы, старшего мастера Евгения Николаевича Никиткина, словом, абсолютно всех. Тем более что на этот раз по нашей просьбе обычный маршрут был даже усложнен, в нем появилось, например, преодоление реки вброд.

Автомобили выстроились на автодроме, сиял, как на параде. (Когда мы вернемся назад, они будут покрыты толстым слоем дорожной пыли и от сияния не останется следа.) Совсем по-военному раздается команда: «По машинам!» Марш начался.

Со стороны колонна выглядит очень внушительно. Нам улыбаются водители встречных грузовиков, — наверное, вспоминают время, когда сами были курсантами. А ребята за рулем серьезны, как-никак первый в их жизни марш. Дорога вьется среди полей, взбираясь на холмы, круто опускаясь вниз.

Но вот с головной машины подают сигнал: «Остановиться!» Это не «ЧП», просто запланированный осмотр автомобилей в пути. Откинуты капоты, и курсанты склоняются над двигателями. Через несколько минут — снова в путь. Опять потянулись поля. Ребятам они знакомы: здесь работали, помогая колхозникам во время сева.

Перед самым трудным участком маршрута, бродом, остановились на привал. Васильев разворачивает схему марша, и все склоняются над ней — не лишне еще раз «прокрутить» предстоящий путь.

Вот и река. Крутой берег спускается к броду. Расставляем в воде ограничительные флажки. ЗИЛы и ГАЗы устремляются вниз, пенят спокойное русло и с ревом высаживают на противоположный берег. Форсирование прошло отлично!

Прежде чем развернуться домой, колонна въехала на центральную усадьбу колхоза имени Калинина, того самого, где работали недавно курсанты. Их встречают как добрых друзей: собрались десятки колхозников, школьники дарят цветы. Пришел и Герой Советского Союза Фахразп Галеевич Галеев, получивший Золотую Звезду за форсирование Днепра. «Отличные ребята, — улыбается он. — Хорошие будут солдаты».

Пролетают часы, отведенные маршу. Вот уже показался Мензелинск, автошкола. Курсанты заметно устали — не привыкли пока к таким маршрутам. Но вид у всех довольный. Что же было самое трудное?

Парни пожимают плечами:

— Наверное, первые километры. Волновались очень.

В армию — с комсомольским билетом

— Главный свой экзамен курсанты все-таки будут сдавать уже вне стен автошколы, — говорит Вадим Павлович Васильев. — Их станет испытывать армия, жизнь. Какой ты воин? Какой человек? Этих вопросов нет в билетах, но отвечать на них надо будет всем. А вместе с курсантами держим экзамен и мы, воспитатели. Научить водить автомобиль проще, чем вырастить гражданина. А мы должны выпустить в жизнь настоящих людей. Поэтому с первых шагов курсанта в автошколе преподаватель старается узнать о нем все, комсомольская организация держит в поле зрения каждого из ребят. У Мензелинска славная история. Здесь гремели бои гражданской войны, многие наши земляки прошли Великую Отечественную. Перед войной в городе было 10 000 жителей, каждый десятый погиб на фронте. Из Мензелинска ушел воевать Муса Джалиль. Вот эти боевые традиции — наш золотой фонд. Встречи с ветеранами (особенно часто бывает в школе один из первых комсомольцев города Николай Иванович Есин), походы по местам боев гражданской войны, экскурсии в музей, заседания «Клуба будущего воина» оставляют след в душе. Каждое из этих мероприятий мы проводим вместе с комсомольской организацией школы, с помощью райкома партии и РК ВЛКСМ. На базе школы проходил районный оборонно-массовый актив, и нам приезжали секретари комсомольских организаций учебных заведений района. Среди преподавателей и мастеров школы многие — ее выпускники. Так передается эстафета.

В ленинской комнате идет заседание комсомольского бюро. Главный вопрос на повестке дня: подготовка и прием в ряды ВЛКСМ.

— За цифрами мы не гонимся, — говорит Наиль Шайдуллин. — Принимаем только самых достойных, тех, кто успешно учится, соблюдает дисциплину. В армию они уйдут с комсомольскими билетами, а значит — настоящими солдатами, патриотами. Убеждаемся в этом и позже, когда приходят солдатские письма.

Каждое утро начинается в мензелинской автошколе с развода. По-военному ровный строй. Для курсантов, с которыми мы познакомились, таких разводов оставалось совсем немного. А впереди у них годы солдатской службы и целая жизнь — главный, как сказал начальник школы, экзамен. Пожелаем им выдержать его с честью.

В. СТАРЧЕВСКИЙ,
спецкор «За рулем»

Татарская АССР,
г. Мензелинск

МОСКВА—РИГА
КРАТЧАЙШИМ ПУТЕМ

Описание маршрута — на стр. 5

МОСКВА
18 — АЗС
Красногорск — 20
26 — Опалиха 2
Ново-Никольское — 27
P
30 — Аникеевка 0,7
ГАИ
Нахабино — 31
P
Дедовск — 35
39 — Талицы
Сайко — 40
41 — Ленино
P
Снегири — 42
P — 47
P — 49
50 — ГАИ
Минское ш.
Высоково — 51
52 — P, АЗС
Истра — 53
Истринское вдхр. — 56
р. Истра — 57
АЗС — 58
ГАИ — 59
P — 65
Холщевики — 67
70 — P
71 — P
Лужки — 72
Ябедино — 74
76 — Дулепово

Румянцево — 78
79 — P
Савельево 7 — 80
Ново-Петровск — 82
84 — ГАИ
Ленинград — Минск
87
Антоновка — 88
P — 89
91 — Денисово
P
Березовка — 94
P — 96
100
Покровское — 102
105 — P
106 — Аннино
Ядрово — 111
Волоколамск — 115
Дубосеково 8 — 117
р. Лама — 119
Ильинское 4 — 131
Шаховская — 144
147
Лотошино 27, Калинин 110 — Минское ш. 66
ГАИ, АЗС
P — 158
163 — Княжьи Горы 2
181 — р. Горянка
183 — р. Дьяковка
184 — Погорелое Городище 0,7

187 — р. Держа
195 — р. Иска
P
Зубцов — 206
АЗС
р. Вазуза — 207
P — 207,5
Ржев — 223
АЗС
224 — P
P — 235
254
256 — р. Сишка
275 — Оленино 5
АЗС
р. Витка — 291
Меженинка 2, Мостовая 7 — 296
P — 299
P — 312
321
321,5 — АЗС
322 — Нелидово 4
328
Торопец 80 — Нелидово 6
329 — р. Межа
335 — P
345 — Земцы 7
Андреаполь — 360
р. Велеса — 361
362 — Зап. Двина 5
АЗС
р. Зап. Двина — 368
оз. Дербовеж — P — 374
р. Торопа — 391
Торопец 21 — Стар. Торопа 5
392
P — 400

413 — Музей Мусоргского 14
озеро — P — 419
Кресты — 436
АЗС — Кунья — 438
р. Кунья — 450
Федорково — 452
р. Вскувица — 455
Михайлово — 457
Великие Луки — 467
АЗС
Кунцы — 473 (318)
481 (326) — P
Мартьяново — 483 (328)
487 (332)
Полибино — ГАИ



На месте боя героев-панфиловцев у Волоколамска.



Площадка отдыха неподалеку от Коккесе.



Участок дороги под Великими Луками.



Условные обозначения

- АЗС
- станция технического обслуживания
- гостиница
- кемпинг
- столовая, кафе
- ресторан
- магазин
- телефон
- лечебное учреждение
- ГАИ — пост ГАИ
- P — площадка для стоянки
- площадка отдыха
- эстакада для осмотра машин

- р. Ловать 493(338)
- 506(351) P
- Сырокваснино 509(354)
- Куракино 511(356)
- 519(364)
- Велиж / Невель
- Бойково 520(365)
- Дубище 524(369)
- 524(1145) Киев 669
- 526(1147)
- Мигушино 527(1148)
- Невель 528(1149)
- озеро P 536(1157)
- 537(1158)
- Безудово 543(1164)

- Жуково 549(1170)
- 551(1172) Усть-Долыссы
- 555(1176)
- P 562(1182)
- Рудя 568(1189)
- 570(1191) P озеро
- Линец 572(1193)
- Заболотье 576(1197)
- Пустошка 579(1200)
- Кокорино 587(8)
- 591(12) Баконово
- 599(20) р. Неветрянка P
- Лонница 610(31)
- 612(33) Кохановка
- Идрица 7
- 615(36)
- Кизлово 616(37)
- Мостище 619(40)
- Мальково 631(52)
- Опочка 52 / Полоцк 102
- Себеж 637(58)
- Цехановичи 643(64)
- Гусево 644(65)
- Кузьмино 647(68)
- 655(76) Заситино
- Мигоно 661(82)
- Осыно 688(27)
- Федорки / Зилупе 4
- 692(31) р. Зилупе
- 693(32) P

- 694(33) Краслава Зилупе
- Бригн 695(34)
- 699(38) Цибла 16 / Нирза 3,5
- 703(42)
- Исталса 713(52)
- р. Иснауда 719(58)
- Лудза 720(59)
- 721(60) Карсава 29 / Зверниеки 48
- ГАИ 725(64)
- р. Гарбари 726(65)
- оз. Цирма 1,5 730(69)
- 736(75)
- 742(81) р. Резекне
- 743(82) Гришканы
- 745(84) р. Резекне
- Ленинград 416 / Резекне 5
- 749(88)
- ГАИ 753(92)
- 754(93) р. Резекне
- 769(108)
- P 770(109)
- Виляны / Прейли 39
- 777(116)
- Вараклёны 788(127)
- Мадона 50 794(133)
- Стирниене 797(8)
- 804(15) P
- Мадона 46 / Прейли 41 Краслава 102
- 812(23)
- 818(29) р. Аташа
- 826(37)
- р. Одзе 830(41)
- Кукас 833(44)

- 845(56) Екабпилс
- 852(63)
- 855(172) P
- 864(181) р. Айквисте
- Мадона 46 865(182)
- Плявиняс ГАИ 868(185)
- P 873(190)
- 879(196)
- 883(200)
- Кинесе 890(207)
- р. Персе
- ГАИ
- 901(218) Стучка 3
- 911(228)
- 913(230)
- 920(237) P
- Юмправа 925(242)
- 933(250) Кайбала
- Лиелварде 936(253)
- 940(257)
- Кегумс 943(260)
- 944(261) Бауска 66
- 950(267) Циемупе
- Огре 952(269)
- ГАИ 957(274)
- Псков 291 Таллин 316 969(286)
- Саласпилс 973(290) ГАИ
- 975(292) РИГА

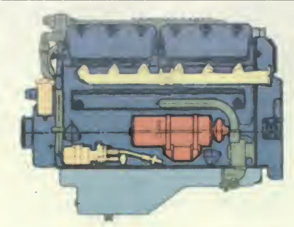
Площадка для стоянки и эстакада для техосмотра в Юмправе.

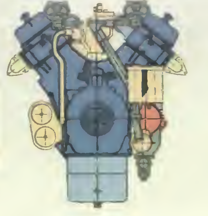


На въезде в Резекне.



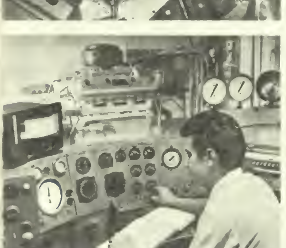
У городской черты Риги.

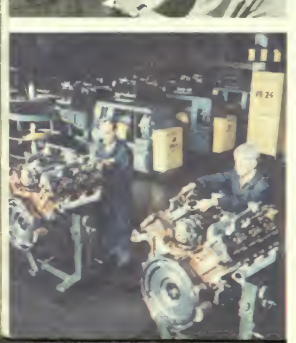












Правофланговые

«АВТОДИЗЕЛЬ»

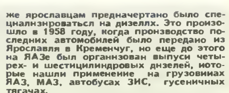
Эта марка широко известна. Она имеет одно из крупнейших не только в нашей стране, но и в Европе моторостроительных объединений. Специализированный ярославский комплекс предприятий проектирует и производит дизели многоцелевого назначения мощностью от 90 до 520 л. с. В годы девятой пятилетки выпуск двигателей здесь возрос в 1,7 раза, и за успешное выполнение заданий пятилетнего плана «Автодизель» был удостоен ордена Октябрьской Революции. А еще раньше, в 1966 году, ЯМЗ (тогда еще не было объединения) был награжден орденом Ленина.

Ярославский «Автодизель» — одно из старейших предприятий автомобильной промышленности нашей страны. Начало его истории относится к 1916 году, когда был пущен «Автомобильный завод акционерного общества В. А. Лебедева». Однако в то время, несмотря на этот официальный акт, завод не построил ни одного автомобиля. В первые годы Советской власти ремонтировали грузовики и изготавливали дрезины.

Позднее, когда особую важность для развития автотранспорта в стране приобрело создание собственных автомобилей, завод переориентировали на производство грузовиков. На Ярославском автомобильном заводе (так он стал именоваться) первые автомобили были собраны 6 ноября 1925 года — годом позже, чем на АМО.

Автомобильная часть истории нынешнего «Автодизеля» известна машинами большой грузоподъемности. В довоенный период были созданы грузовики разных моделей, сыгравшие свою роль в развитии народного хозяйства страны.

Вскоре после нападения фашистской Германии ярославцы освоили производство гусеничных тягачей, а в 1944 году собрали первый образец дизельного грузовика ЯАЗ—200. Еще шли бои, а в Минске уже закладывался завод, который должен был стать преемником ЯАЗа в производстве тяжелых грузовиков. Самим



же ярославцам предначертано было специализироваться на дизелях. Это произошло в 1958 году, когда производство последних автомобилей было передано из Ярославля в Кременчуг, но еще до этого на ЯАЗе был организован выпуск четырех- и шестицилиндровых дизелей, которые нашли применение на грузовиках ЯАЗ, МАЗ, автобусах ЗИС, гусеничных тягачах.

Стране был нужен для тяжелых грузовиков новый мощный, экономичный, надежный и неприхотливый в эксплуатации дизель, и такой двигатель был создан. Точнее, это было целое семейство унифицированных между собой двигателей, различающихся числом цилиндров (6, 8, 12) и единичными дополнительными деталями. Эти дизели работают на автомобилях МАЗ, КрАЗ, БелАЗ, МоАЗ, на строительных и дорожных машинах, на лесных тракторах.

Двигатели ярославского моторного завода (так теперь называется это предприятие) постоянно совершенствуются, растет их надежность и моторесурс. В этом большая заслуга коллектива, его руководителей — лауреатов Ленинской и Государственной премий директора объединения «Автодизель» А. М. Добрынина, главного конструктора, доктора технических наук Г. Д. Чернышова и главного инженера В. А. Долецкого.

В августе 1971 года родилось производственное объединение «Автодизель», в которое кроме головного моторного завода вошли тутаевский завод дизельных агрегатов и два ярославских завода — дизельной аппаратуры и завод топливной аппаратуры.

Ярославцы одиннадцать лет подряд занимают первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании. С успехом в девятой пятилетке коллектив объединения поздравил в своем приветствии Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев.

За создание семейства двигателей многоцелевого назначения и организацию в короткий срок их высокомеханизированного производства 11 работникам объединения присуждена Государственная премия СССР 1972 года. В 1976 году Государственная премия присуждена большой группе испытателей двигателей.

Объединение «Автодизель» разработало и внедрило комплексную систему управления качеством продукции. Она позволила поднять моторесурс дизелей с 3000 до 10 000 часов и увеличить гарантийный срок их работы. Сегодня 89% основной продукции объединения выпускается с государственным Знаком качества. Эта инициатива «Автодизеля» получила одобрение ЦК КПСС.

Коллектив объединения не останавливается на достигнутом. Его специалисты разрабатывают новые, более совершенные конструкции моторов. В числе экспонатов, представленных объединением на выставке «Опыт предприятий автомобильной промышленности — победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании», был ЯМЗ—238П — четырехтактный восьмицилиндровый двигатель с турбонаддувом мощностью 280 л. с. Он предназначен для новых автомобилей и автопоездов минского завода.

Модель ЯМЗ—740 — базовая и первая в семействе двигателей для КамАЗов. Созданием ее ярославцы в кратчайший срок выполнили важный государственный заказ. Работа над этим дизелем состояла из целого ряда технологических находок и изобретений. На многие технические решения модели ЯМЗ—740 ярославцы получили авторские свидетельства и патенты за рубежом. Разработанные для КамАЗа дизели пойдут и на тяжелые грузовики МАЗ, КрАЗ и на автобусы. Они будут способствовать решению общей задачи — дизелизации нашего автомобильного парка.

ЯМЗ—740 — это четырехтактный, V-образный, восьмицилиндровый дизель рабочим объемом 10,85 л, мощностью 180—210 л. с. при 2600 об/мин.

Двигатель ЯМЗ—740 выпускается серийно, а в объединении уже ведутся большие работы по созданию нового семейства десятицилиндровых и двенадцатицилиндровых мощностью от 290 до 650 л. с.

Высокий современный технический уровень предприятий «Автодизеля» и его крупная научно-исследовательская база — залог успехов объединения в десятой пятилетке. Намечено увеличить выпуск продукции на 36,7%, освоить производство нового семейства высокомощных дизелей.

Г. КОНСТАНТИНОВ,
Е. МАТВЕЕВ

Двенадцатицилиндровый дизель ЯМЗ—240 мощностью 360 л. с. Им оснащают 27-тонные БелАЗ—540А.

Автоматическая линия обработки блока цилиндров двигателя ЯМЗ—240.

Один из моторных стендов в лаборатории ускоренного испытания двигателей.

Сборка шестицилиндровых дизелей ЯМЗ—236. Эти двигатели применяются на грузовиках семейства МАЗ—500.

Фото А. Владимирова

Канадский дебют «Лады»

Каждый год а Торонто проходит международный аатомобильный салон. В нынешнем году на зтой аыставне состоялась премьера »Лады», аызааашая всеобщий интерес.

Канадцы еще плохо знакомы с советской продукцией, а частности с аатомобилями, и под алиянием антикоммунистической пропаганды относятся н ней с изаестным предубеждением. Потому нашу машину посетители аыставки осматривали особенно придирчиао. Тем примечательней их реакция. За неделю а салоне побывало оноло 100 тысяч человек. Каждый тридцатый оставил письменную заяаку: «Желал бы приобрести «Ладу». Надо знать психологию канадцеа, чтобы понять: те, кто писал заявни, настроены соаершенно серьезно.

А аедь машина, сработанная умельцами с аолжских берегоа, пона а стране Кленоаого листа знакома лишь единицам. На протяжении последних двух лет »лады» проходили асесторонние испытаиия а условиях суроаой канадсной зимы. На спидометре этих даух аатомобилей — десятки тысяч километров по беснрайним просторам Каебена и Сеаерного Онтарио.

Энзамен »Лада» аыдержала блестяще. Недаано по нанадсному телевидению показали кадры, снятые ао время испытаний. »Руссной малолитражке не страшна распутица, она легно берет крутые подъемы, маневренна, приемиста и имеет надежные тормоза, — аосхищался аедущий. — К тому же она просторна и удивительно хорошо отделана». А по мнению Стефани Риз де Перес, спортсменки не раз предстаалаяшей Канаду а международных ралли, «на шоссе »Лада» не уступит аатомобилю с более мощным двигателем».

В отличие от прежних, беспечных времен, иынче наиадцы цеият в моторе не силу, а знономичность: горюче-смазочные материалы непрерывно дорожают. Галлон (3,78 л) бензина, например, стоит чуть меньше доллара, и здешняя реилама больше не хвастает: «Мы запрягли в аашу машину две сотни рысаков». В моде теперь бережливость. Поиупателей зазывают посулами максимального пробега прн минимальном расходе топлива. «Лада» и по этому параметру впереди многих собратьев.

Чем еще советский аатомобиль привлекает нанадцеа? Надежностью. Это начество сейчас здесь а особой чести, поскольку доверие к продукции местных автозаводов (филиалов американских фирм) упало до постыдно низкого уроаня. Удобством и простотой констрункции. »По здешним стандартам, «Лада» — саморемонтирующийся аатомобиль, — гоаорит президент компании »Лада карз оф Канада инкорпорейтед» Питер Деннис. — Сеаероамериканцы асе чаще предпочитают сами устранять мелкие поломки а своих машинах: сераис не каждому по карману. С местными автомобилями, однако, зто не тан просто, а порой, чтобы заменить мелную деталь, аыбрасывают аесь узел.

Президент «Лада иарз» принял меня в новом, только что отирывшемся здании иомпании. Еще бродили по пустому помещению рабочие, обрызгивая из распылителя недонрашенные стены, в большинстве оффисов дожидались будущих владельцев столы, ио в кабинете П. Денииса уже трезвонил без умолку телефон, и его приветливая сеиретарша предлагала непременную чашку иофе.

Моему собеседнику 48 лет. Родился в Англии в семье одиого из пионеров автомобилестроеиия. На стенах иабинета — фотоиопии чертежей машины, собраниой отцом в 1896 году.

— Видно, кроаь пераопроходца течет и ао мне, — смеется П. Деннис. — Я всю жизнь стремлюсь браться за чтонибудь ноаое, неизведанное. Занимаюсь импортом машин еаропейских марон больше даадцати лет: работал с »роллсройсами», »волво», »альфа-ромео», БМВ. Увидел »Ладу» — и сразу алюбился. Чтобы ничто не мешало анедрять этот автомобиль на здешний рынон, я даже отказался от саоей доли ао асех других компаниях. Предыдущий опыт и инженерное образоаание подсказали: у аашей машины — большое будущее. Я устаноапл контакт с торгпредстаом СССР а Канаде, там помогли снестись с »Аатознспортом». Съездил а Тольятти, посмотрел произаодстао. Знаете мое мнение? Завод, выпускающий «жигули» (их назыаают »ладами») — не только один из самых нрупных в мире, но и один из наиболее современных.

— Но почему же асе-таки аы затеяли дело с »Ладой», а не с ФИАТом? — задаю П. Деннису кааерзный аопрос.

— В Тольятти меня поднупили строгость ОТК, энтузиазм рабочих, их неподдельная гордость за выпускаемую продукцию. Отсюда и результат. К тому же эта машина лучше приспособлена к климатическим услоаиям Канады.

»Завод, построенный на Волге с помощью нтальянцев, ушел далеио вперед от своего прародителя, нан, впрочем, и выпусиаемые им машины», — отмечал недавно иаиадсний журнал «Норзерн нейборз». В зтих словах — еще один ответ иа вопрос, иоторый я задал П. Деннису. Но вернемся н журналу: «Пресловутому символу иапитализма — нонвейеру — в Тольятти намеренио задана меньшая сиорость, чем на ФИАТе или, тем более, на аналогичных предприятиях в Северной Америке. Производство «лад» организовано таи, чтобы приносить прибыль социализму, но не в ущерб начеству продуиции или здоровью рабочих».

— За двадцать пять лет работы ао внешней торгоале я еще не астречал столь алюбленного а саое дело челоаека, как г-н Деннис, — отозаался о президенте »Лада карз» советский торгпред а Канаде А. Енгибароа. — И в том, что наши »жигули», еще не поступиа а продажу, уже имеют доброе имя в Канаде, — и его заслуга.

От П. Денниса веет уверенностью челоаена, который пустился а ноаое предприятие по здрааому и тщательному размышлению (»Такая уж у меня натура: привын докапываться до сути любого дела, за которое берусь»).

— Пераая партия »лад» должна прибыть а Канаду нынешним летом, — рассказывает П. Деннис. — Трезвые расчеты показыааютː уже в этом году можно продать дае тысячи машин. Много зто или мало? Судите сами: ежегодно канадцы покупают около миллиона автомобилей, четаерть из них — японсного и европейского произаодстаа. Лидируют пока японцы. »Хонда», например, реализует на здешнем рынке до 50 тысяч машин а год. А такие фирмы, как »Волао», ФИАТ, «Пежо», »Рено», »Мерседес-Бенц», продают от полутора до шести тысяч. Эти цифры »Лада» без труда перекроет через пару лет. И потом не забывайте: «Фольнсааген» начинал а Канаде с семи аатомобилей, проданных в пераый год, а теперь это — одна из наиболее популярных моделей.

— В период испытаний за руль «Жигулей» предложили сесть рабочему с «Дженсрал Моторс» Джону Доменино, — вспоминает П. Деннис. — Тот попробоаал машину на разных режимах, довольный, вылез из кабины, спрашивает: «Что это за марка — «Волво», «Фольнсааген»?» Узнав, что автомобиль сделан в СССР, отназался верить. Желал бы Доменино приобрести «Ладу» в личное пользование? Консчно, да вот загвоздиа: иомпания ие рекомендует пользоваться машинами иной марки, ироме собственной.

Данный зпизод глава «Лада иарз» упомянул не случайно. Между Канадой и США существует соглашение — тан называемый «Автопант», регулирующий отношения в прoизводстве и сбыте машин. По идее, сборка автомобилей в филиалах америиансних иомпаний и изготовление запчастей н ним должны компенсировать канадцам импорт машин из-за южиой границы. На деле же рединй год ие приносит стране Клеиового листа дефицитв в сотни миллиоиов долларов.

«Автопакт» больно бьет и по нарману потребителя, отмечалось в передаче, поназанной зимой по здешнему телевидению. За аатомобиль идентичной марии ианадец вынужден платить в среднем на 750 долларов больше, чем америианец.

Каиое это имеет отношение и поставкам «лад» в Канаду? «Самое непосредственное, — подчеркивает П. Деннис: — Не только по своим ходовым иачествам, ио и по цеие «Лада» — наиболее приемлемая машина для местного понупателя. С этой точки зрения я бы даже назвал ее самой демоиратичной. Я составил социологичесний портрет будущего владельца «Лады». Это — иаиадец умеренного и среднего достатка, для иоторого в автомобиле главное — не роскошь, а надежность н неприхотливость плюс иомфорт».

— Если оцеиивать предмет глубже, — продолжает П. Деннис, — то я неустанно таержу другим: разаитие торгоали с Соаетсним Союзом а наиаысшей мере отвечает нашим национальным интересам.

— Чем больше мы будем у аас покупать, — убежденно гоаорит П. Деннис, — тем больше сможем продать сами. — Подумав, мой собеседник добааляет: — Кроме того, изаестно: тот, кто торгует, не помышляет о аойне.

По мнению П. Деиниса, изделия аолжских автомобилестроителей проложат путь на сеаероамериканский рынок другим предметам массового потребления с маркой «Сделано а СССР».

С начала 70-х годов в Канаду и США постааляются наши трантора, станни, турбины, другое машинное оборудоаание. У них здесь добрая слава, но известно об зтом, по сущестау, лишь узкому кругу специалистоа. Иное дело — аатомобиль. Его пояаление наверняна поможет североамериканцам быстрее избавиться от предрассуднов.

— Убежден: после того нан получит признание »Лада», местный потребитель гораздо охотнее станет понупать аашн телевизоры, радиоприемнини, другие предметы домашнего обихода, — говорит П. Деннис. — Да и мы рассматриааем импорт советских легновых машин лишь как начало. У аас аедь строятся отличные тяжелоаозы, самосвалы — как раз то, что иужно на горных разработках, при прокладне трубопроаодоа здесь, а Канаде...

А. ПАЛЛАДИН,
соб. корр. АПН

Торонто — Оттава

ГОНОЧНЫЙ «ДНЕПР»



На правом повороте в гоночном «Днепре» колясочник не смещается, как обычно принято, в зону перед колесом коляски, а выносит тело на правую сторону позади него. В таком случае при разгоне, в ходе последней фазы поворота ведущее колесо достаточно загружено и не склонно к пробуксовке.

Киевский мотоциклетный завод на протяжении многих лет ведет обширные экспериментальные работы по спортивным машинам. Для этих целей на предприятии создано специальное конструкторское бюро, а заводские водители-испытатели регулярно принимают участие в крупнейших соревнованиях, в частности в кольцевых гонках на первенство страны. Любителям мотоспорта хорошо известны гоночные СШ—1 нашего завода, на которых в 1969, 1975 и 1976 гг. киевские спортсмены А. Рябинин с колясочником И. Горпиненко и В. Паршин с А. Банашовым завоевали серебряные медали в чемпионатах страны.

Последняя гоночная модель нашего завода «Днепр—СШ500» дебютировала в 1977 году. Это радикально новая конструкция, имеющая не только отличные от традиционных решения ряда узлов, но и необычную компоновку, продиктовавшую принципиально иной манерой езды на поворотах. Инициаторами создания этой машины стали гонщик Александр Серопов и конструктор Дмитрий Сказин, который выступает в роли колясочника. Особенность предложенной ими компоновки заключается в том, что двигатель вынесен из рамы мотоцикла в коляску. В результате общий центр тяжести сместился в сторону коляски и удалось создать более выгодные условия для устойчивости машины не только на левых, но и на правых поворотах.

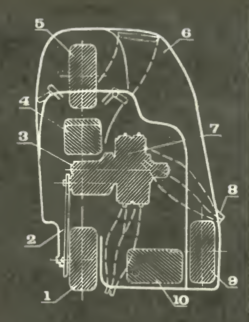
Коляска, как таковая, не существует отдельно от мотоцикла. Она имеет общую с ним неразъемную трубчатую раму, и правильнее называть «Днепр—СШ500» трехколесной двухколейной машиной, как это сделано в технической классификации ФИМ. Международная мотоциклетная федерация такие гоночные мотоциклы относит к группе Б2.

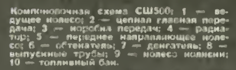
Помимо смещения двигателя в середину, новая компоновка интересна тем, что предусматривает своеобразное положение колясочника. Обычно при движении на прямых участках он лежит ничком, головой вперед и для уравновешивания на правых поворотах выносит корпус вправо перед колесом коляски, а на левых — влево над задним колесом машины. Такие маневры занимают довольно много времени. Поэтому Сказин предложил размещать колясочника как в гоночном автомобиле — полулежа на спине, головой назад. На правом повороте колясочник привстает и отклоняется вправо позади колеса коляски, и на левом — влево позади заднего колеса мотоцикла. Такие перемещения требуют меньше времени на подготовку к повороту, экономят энергию колясочника и не вызывают при правом повороте разгрузки ведущего колеса машины.

Выбранное положение колясочника в сочетании со специальной конфигурацией обтекателя позволило значительно снизить аэродинамические потери.

У «Днепра—СШ500» представляет немалый интерес и решение отдельных узлов. Так, двигатель выполнен четырехцилиндровым оппозитным с водяным охлаждением. Он работает по двухтактному циклу (необычно для киевских мотоциклов!), и впуском горючей смеси в нем управляет вращающийся дисковый золотник, который лежит в горизонтальной плоскости и приводится от коленчатого вала ремнем. В этом отношении двигатель «Днепр—СШ500» похож на гоночный лодочный мотор ГЛМ—4 ульяновского моторного завода. Однако в деталях наш двигатель имеет немало существенных отличий: изменены размеры продувочных окон, усилен коленчатый вал, увеличен объем водяной рубашки, применена двойная система зажигания (тиристорная бесконтактная и работающая параллельно с ней обычная, контактная).

Двигатель напрямую (без моторной передачи) соединен через сцепление с




Компоновочная схема СШ500: 1 — ведущее колесо; 2 — цепная главная передача; 3 — коробка передач; 4 — радиатор; 5 — переднее направляющее колесо; 6 — обтекатель; 7 — двигатель; 8 — выпускные трубы; 9 — колесо коляски; 10 — топливный бак.



коробкой передач. Необычно регулируется натяжение цепи главной передачи — перемещением посредством эксцентрика оси маятникового рычага, на котором подвешено заднее колесо. Ведомая звездочка главной передачи выполнена в виде зубчатого венца, который прикреплен к заднему колесу, а точнее к левому торцу его обода.

Если говорить о подвеске, то пружины ее расположены только с одной стороны каждого колеса: у переднего — слева, у заднего — справа, чтобы освободить место для тормозного диска и его скобы.

Как и все современные гоночные мотоциклы класса Б2, «Днепр—СШ500» рассчитан на посадку водителя типа «нилер». Для снижения лобовой площади и аэродинамического сопротивления его туловище и голени располагаются горизонтально, причем голени лежат в специальных лотках, а ступни находятся по сторонам заднего колеса машины. Поверх пространственной трубчатой рамы надет и жестко связан с ней стеклопластиковый кожух, обеспечивающий большую поверхность контакта между водителем и машиной. Таким образом созданы условия для точного восприятия водителем поведения мотоцикла. Вся машина заключена в аэродинамический обтекатель из стеклопластика.

Несмотря на неизбежные для каждой новой модели «детские болезни», дебют «Днепра—СШ500» на гонках 1977 года надо признать удачным. Серопов и Скazин установили на этой машине рекорды круга на всех трассах, где проходило первенство страны, и финишировали в Риге четвертыми и в Киеве шестыми. В нынешнем году этот экипаж на первом этапе чемпионата страны легко одержал победу, обойдя на целый круг прошлогодних чемпионов.

Коллектив конструкторов и испытателей завода продолжает доводку нового гоночного мотоцикла. Мы начали работы над более мощным двигателем, новой ходовой частью, исследуем различные варианты посадки водителя и колясочника. Надеемся, что в ближайшем будущем нашему бюро удастся создать модель, по своим параметрам превосходящую нынешний «Днепр—СШ500».

А. РУДНИЦКИЙ,
начальник КБ спортивных
мотоциклов КМЗ

г. Киев

На левом повороте действия колясочника незначительно отличаются от общепринятых. Водитель все время сохраняет посадку «нилер», когда голени его ног расположены параллельно дороге в специальных лотках. Водитель помогает колясочнику смещением корпуса внутрь поворота.

Техническая характеристика

ОБЩИЕ ДАННЫЕ. База — 1450 мм. Колея — 950 мм. Снаряженная масса — 155 кг. Максимальная скорость — 220 км/ч.

ДВИГАТЕЛЬ. Число цилиндров — 4. Диаметр цилиндра — 54 или 55 мм. Ход поршня — 54 мм. Рабочий объем — 494 или 513 см³. Число карбюраторов — 2. Диаметр диффузора карбюратора — 36 мм. Мощность — 75—80 л. с. при 10 000 об/мин. Охлаждение — водяное с насосом. Емкость системы охлаждения — 10 л. Запас топлива — 28 л.

ТРАНСМИССИЯ. Сцепление — сухое двухдисковое. Коробка передач — шестиступенчатая. Главная передача — цепная. Колеса — литые из магниевого сплава. Шины размером 8,00/19,50—10.

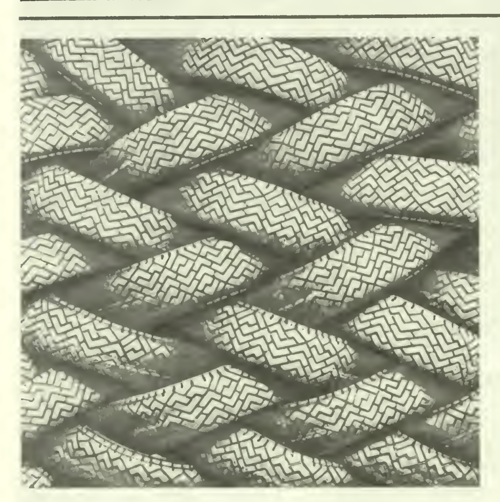
ТОРМОЗА. Дисковые диаметром 250 мм на всех колесах. Привод — гидравлический.

ПОДВЕСКА КОЛЕС. Пружинная маятниковая с гидравлическими телескопическими амортизаторами. Ход переднего колеса — 60 мм, заднего — 50 мм.

РАМА. Пространственная ферма, сваренная из хромансилевых труб круглого сечения.



Конец ездового сезона для сотен тысяч автолюбителей связан с размышлениями о предстоящих работах. Рачительный хозяин, прежде чем поставить машину на зимнюю стоянку, запишет, что ему загодя надо сделать к следующей весне, что отремонтировать, что заменить. В список зимних дел, как правило, заносится и приобретение новых шин. А как быть со старыми? Самое правильное — это отправить изношенный комплект на одно из шиноремонтных предприятий для восстановления. Мы обратились к специалисту шинной промышленности инженеру В. С. КАЛИНКОВСКОМУ с просьбой рассказать читателям, что должен знать автомобилист, желающий продлить срок службы покрышек.



ВОССТАНОВЛЕННЫЕ ШИНЫ

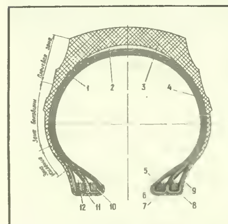


Рис. 1. Конструкция автомобильной шины: 1 — каркас; 2 — брекер; 3 — протектор; 4 — боковина; 5 — борт; 6 — носок борта; 7 — основание борта; 8 — пятка борта; 9 — бортовая лента; 10 — бортовая проволока; 11 — обертка; 12 — наполнительный шнур.

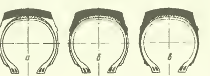


Рис. 2. Типы восстановленных покрышек: а — с восстановленной беговой дорожкой протектора; б — с полностью восстановленным протектором, включая плечевые зоны; в — с восстановленным протектором и боковинами.

В процессе эксплуатации автомобиля шинам достается едва ли не самая большая часть всех нагрузок, которые испытывает сам и создает для них автомобиль. А к нормальному весу машины и крутящему моменту, передаваемому трансмиссией от двигателя, подчас добавляются выворачивающие шину из ободов боковые нагрузки на лихих поворотах, удары от камней, канав и рельсов на переездах, преодолеваемых в кроссовом стиле, наезды боковинами на бортовые камни тротуаров, они страдают просто от гвоздей и обломков проволоки. Словом, покрышки за свою нелегкую жизнь, испытав все превратности дорожной судьбы, в конце концов изнашиваются и уступают место новым. При определенных условиях, если покрышка не разрушена сверх допустимого предела, у нее есть шанс послужить еще десяток-другой тысяч километров. В домашних условиях ее, конечно, не восстановить, но шиноремонтные предприятия, расположенные по всей территории страны, делают эту работу довольно быстро и гарантируют ее качество. Министерством нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности СССР, в чьем ведении находятся производство и восстановительный ремонт автомобильных шин, утверждены единые документы, согласно которым определяется пригодность шин к восстановлению. Стандарты, регламентирующие ремонт покрышек, находятся в тесной связи с правилами их эксплуатации и правилами дорожного движения и всей своей технической сущностью направлены на повышение безопасности эксплуатации автомобилей.

Парк машин индивидуального пользования в нашей стране разнообразен и по моделям, и по маркам, и по возрасту автомобилей. Еще более разнообразен типаж выпускаемых для них покрышек — камерные и бескамерные, летние и зимние, универсальные и повышенной проходимости, с диагональным и радиальным расположением нитей корда, с текстильным и металлическим кордом и множеством размеров, характеризующих посадочный диаметр и ширину профиля. При соответствующем техническом состоянии изношенным или поврежденным шинам можно дать вторую жизнь, но в зависимости от причин ремонта они уже будут относиться к одной из двух групп восстановления, что в дальнейшем определит их место на машине.

Ниже мы расскажем о разнице I и II групп, а прежде необходимо предупредить владельцев автомобилей ВАЗ всех моделей, «москвичей—2140» и «412» московского и ижевского заводов и «волг» модели ГАЗ—24, что, со-

гласио действующему до 1980 года ствидарту, иа эти скоростные машины можно устаиавливать отремонтироваииые покрышки только высшей (первой) группы. При этом безрвзличио, на какие — передние или задние — колесв оии моитируются.

Как разделяются покрышки по степени изиоса и повреждений?

Чтобы в будущем отремонтированиая шина могла быть устаиовлена в соответстаии с первой группой на любое колесо аатомобиля она должна быть в достаточно хорошем состоянии после первого срока эксплуатации. Кроме износа рисунка протектора (детали конструкции шины показаиы на рис. 1), на ней допускаются трещины, вырывы и порезы протектора и боковины, ио без оголения корда брекера. Возможны сквозные проколы до 5 мм, ио их может быть не более пяти, при расстоянии между ними не менее 100 мм. Не более чем на 1/5 части длииы окружности без оголения корда допускается отслоение протектора и покроаной резины бокоанны. На покрышке могут одиовременно быть асе перечисленные дефекты, и она будет отнесеиа к первой группе ремонта, если ее главный иесущий элемент — корд ие окажется оголеиным и поарежденым.

Покрышки диагональной конструкции для ствррых моделей легковых автомобилей асех марок, относящиеся ко второй группе восстановления и устаиавливаемые согласно Правилам дорожного движения только на задние колесв, могут передаваться на ремонт и в худшем состоянии.

Так, если произошло отслоение протектора и ивружного слоя резины иа боковине с оголеиием корда брекерв, то есть в зоие ковтакта колеса с дорогой, то оио ие должно превышать 1/5 длины окружиости покрышки. На пятой части длины окружиости может изиоситься или разрушиться корд брекера, но без повреждеиия каркаса.

Тоже ко второй группе восстановления полагается относить «диагональные» шины с небольшим—до 100 мм—внутреиним или ивружиым повреждеием одного слоя, а твкже единственным до 35 мм скаозиым или иесквозным повреждением большего числа слоев корда каркасв.

Любые изношенные покрышки второй ремонтиой группы могут иметь трещины, порезы, аырыаы, износ рисунка протектора, сквозиые проколы иа расстоиии не меиее 100 мм между собой. Ограничивается только количество проколов — не более пяти. Из иих два могут быть до 10 мм длиной, а предел остальных — 5 мм. Так же, как и для покрышек первой группы, тут допускается «коллекция» повреждеиий всех перечислеиных разиовидиостей, ио безопасность диктует и здесь иекоторые ограничения. Все «рвны», связвнные с нитями корда каркаса или брекера, могут располагаться между собой иа расстоянии ие менее 1/5 длины окружности шины. В противиом случае твкая шина — стопроцентиый утиль, и ее иужно выбросить. Возможно, что рядом окажутся какие-то мелкие дефекты, иаходящиеся а пределах, допустимых для их разноаидностей. В таком случве их приравиивают к одному.

Покрышку можно восстанавлиаать иеодиаждьы. Но каждый раз при определеиии дефектоа все старые «раны» будут учитывввться и суммироааться с иовыми. При этом, говорит стаидарт, раиее отремонтироаанные местные повреждения сами по себе, если они вместе с новыми находятся а пределах назваиных допусков, ие могут служить основвнием для отказа в приеме шины на восстановление.

Конечно, никто не хранит старую резину а идеальных услоаиях. У многих аатолюбителей для этого просто нет возможности. Но, решиа отдать ее а ремоит, нужио иметь в виду, что она должна быть чистой, без грязи, льда, воды, осколков стекла, гаоздей и шипоа в протекторе. Об этом лучше позаботиться до приемиого пункта. Нет иужды саозить туда, квк ив свалку, покрышки старше семи лет или со следами явного старения верхнего слоя резины — затаердениями, сеткой мелких или глубоких трещин, а также иабухшие от пролитого иа них масла или бензиив. Шиноремонтиый завод не сможет восстаповить и такие покрышки, у которых брекер отслонлся от каркаса, разрушилось металлическое кольцо борта, деформироаался борт или произошло кольцевое разрушение (излом) анутренних слоев каркаса (что случается при езде иа спущенной шине), отслоилась бортоаая лента или поврежден кврка с ближе 40 мм от пятки борта.

Бывают случаи, когда владелец машины сдал покрышки иа приемный пункт, там их осмотрели и определили группу ремонта, а с завода сообщили, что оии непригодны к аосстаноалению. Объясняется это тем, что только в процессе ремонта могут быть обнаружены истинные рвзмеры некоторых внутренних поареждений, поэтому предприятию предоставлеио право уточнять группу ремонта и решать аопрос о целесообразности аосстаноалеиия покрышки. Но, уж если она принята и прошла весь технологический цикл, то должна соответствовать асем жестким нормам, которые к ней применяются.

Независимо от того, к какому типу по восстаиоалению (а, б или а, см. рис. 2) относится покрышка, иа ией не допускаются пористость, губчатость, отслоение протектора, боковин или ремонтного пластыря, расслоение и разрыв каркаса, а также значительная деформация каркаса и бортоа. По виешнему виду оиа должиа быть похожа иа повую с прежним или другим рисуиком протектора, но его глубинв может быть несколько (примерио иа 20%) умеиьшена.

Восстаиовленная шина, как и новая, должна нести па себе всю необходимую для ее дальнейшей службы «паспортную» информацию. На боковине — сохраиены или аоспроизведены обозначение покрышки, модель и иорма слойности. Кроме того, здесь должны появиться и новые сведения: наименование или тоаарный знак шиноремонтного предприятия, группа и дата (месяц и год) аосстаиоаления, штамп ОТК, а для покрышек первой группы рекомеидуется еще и балансироаочная метка, указыааающая самое легкое место. Способов, которыми иаиосят эти данные, иесколько — выжигаине, оттиск от пресс-формы или отдельиого жетона, приаулканизация резинового жетоиа. Только штамп ОТК и балаисироаочную метку делвют прочной краской.

Столь обширная информация имеет для аладельца автомобиля прямой смысл: теперь шина приобретает право на гарантироввнный пробег по новым иормам, и завод, даавший ей аторую жизнь, в течение полутора лет песет зв нее ответстаенность. При этом, конечно, требуется соблюдение едииых для всей страны правил эксплувтации автомобильных шин.

Предприятия шиноремонтной промышленности гарантируют, что «диагоиальные» и «радиальные» шины, восстаноаленные по первой группе, пробегут не менее 20 тысяч километроа. По второй группе гарантия дается только иа «диагоиальные» шины и только на 13 тысяч километров. Огромное разиообразие условий, в которых работают аатомобильные шины на территории нашей страны, не позаоляет сохраиить столь аысокие гарантированные пробеги повсеместно. Есть рвйоны, в которых шины испытывают слишком высокие нагрузки и возможиость выхода их из строя не по вине зааода больше, чем в средней полосе. К таким районам относятся крайние южные, сеаерные и северовосточные. Нормы пробега здесь, соответстаенно, снижены до 14 и 10 тысяч километров. Квк и а общем случае, они распрострвняются и иа повторно аосстановленные шины.

Автолюбителям будет полезно знать, что предприятие, отремонтировавшее покрышки, обязано возместить стоимость недопробега или бесплатно отремонтироаать покрышку, не прошедшую гарантийной иормы по одной из следующих причин: преждевремеииый износ протектора на исправиом аатомобиле; отслоение протектора, покроаной резины на бокоаине или заполияющей резины в зоие ремонта местных поареждений (тем более если это приаело к расслоению каркаса или плвстыря); разрыв или отслоеине пластыря; отрыв шашек рисунка протектора из-за недостаточной толщины подканавочного слоя, а также расхождеиие стыка наложенного протектора. Это полиый перечень дефектоа, которые могут аозиикнуть из-за недоброкачествениого ремонта. Остальные, как показывают испытания восстаиоалениых шин, зависят от автомобиля и стиля езды. Естествеино, что в этих случаях заводы синмают с себя отаетственность за судьбу саоей продукции.

Представляется, что автолюбителям будет ввжно знать и рвйоны, где в связи с тяжелыми условиями эксплуатации сниженьы гарантийные нормы пробега отремонтироаанных покрышек. К ним относятся: Армянская ССР (кроме г. Ереввн), Грузинская ССР (кроме гг. Тбилиси, Батуми, Сухуми), Киргизская ССР (кроме г. Фрунзе), Таджикская ССР (кроме г. Душаибе), Туркмеиская ССР (кроме г. Ашхабада), Алма-Атинская (кроме г. Алма-Аты), Джамбулская, Чимкентская, Кзыл-Ординская, Восточно-Казахстанская области Казахской ССР, Дагестанская АССР, Коми АССР, Тувинская АССР, Якутская АССР, Красноярский, Приморский и Хабаровский края, Амурская, Иркутская, Камчатская, Магвданская, Сахалинская и Читиисккая области РСФСР и город Сочи.

«Я слышал, что разработана и поступает в продажу специальная приставка к обычной системе зажигания. Это устройство называется «Тандержет» и позволяет без каких-либо переделок зажигания намного улучшить экономичность автомобиля и его пусковые качества, поднять мощность двигателя и снизить токсичность выхлопа. Познакомьте, пожалуйста, подробнее с этим приспособлением», — пишет в редакцию москвич Ю. Алкин. О «Тандержете» нас спрашивают и Ф. Семенов из Одессы, К. Боровиков из Перми, многие другие читатели.

Мы попросили рассказать о таких «приставках» сотрудницу НИИавтоприборов инженера Т. А. ЛУКАШОВУ.

Чудесное и реальное

Напряжение на электродах свечи при искровом разряде: 1 — так нарастает напряжение до момента разряда при исправной и чистой свече; 2 — на этом уровне происходит «пробой» зазора между электродами свечи и проскакивает «искра»; 3 — в «грязной» свече ток утекает через шунтирующие мостики, и напряжение не достигает уровня «пробоя» — свеча не работает; а — время, за которое напряжение нарастает до величины «пробоя».

По вертикали отложены значения величины вторичного напряжения, по горизонтали — время.

Сначала — небольшое предисловие. Зажигание — одна из важных функциональных систем двигателя. Для создания искрового разряда между электродами свечи, воспламеняющего смесь, нужно очень высокое напряжение. В автомобильных двигателях широко используются классические системы, ток высокого напряжения в которых создает индукционная катушка, а источником питания служит аккумуляторная батарея. Отсюда произошло название — батарейное зажигание. Принцип его работы заключается в следующем.

При замыкании контактов прерывателя через первичную обмотку катушки зажигания начинает протекать ток, создающий магнитное поле, в котором накапливается электромагнитная энергия. После размыкания контактов прерывателя во вторичной цепи катушки возбуждается ток высокого напряжения, достигающего 15—20 кВ. В тот момент, когда оно, нарастая (кривая 1 на рисунке), достигнет величины пробивного напряжения (линия 2) свечи, происходит пробой ее искрового промежутка с последующими разрядными процессами. Однако нарастание вторичного напряжения не мгновенно, оно протекает определенное время. Это явление органически связано с индуктивным сопротивлением вторичной обмотки катушки зажигания, имеющей большое число витков. При работе двигателя на конусе изолятора свечи откладываются продукты сгорания топлива в виде сажи и обуглившихся частиц масла. Они попадают в камеру сгорания через поршневые кольца. Образуется нагар, обладающий определенной электрической проводимостью, которая шунтирует электроды свечи. В результате часть вторичного тока протекает через эти шунтирующие «мостики», создает дополнительные потери энергии и уменьшает величину максимума вторичного напряжения (кривая 3). Как видите, иногда это может вызвать отказ свечи из-за того, что не хватает напряжения для «пробоя».

Когда система зажигания работает с чистыми свечами, шунтирующее сопротивление равно практически бесконечности и утечки тока нет. Надежность воспламенения топлива в цилиндрах двигателя на всех режимах определяется коэффициентом запаса (отношение вторичного напряжения к пробивному) и электрической энергией, выделяемой искровым разрядом в рабочем зазоре свечей. Развиваемое системой зажигания вторичное напряжение при реальных условиях эксплуатации обязательно должно превышать пробивное напряжение свечей. Этот коэффициент выбирают по вторичному напряжению при проектировании свечи для всех режимов работы системы не менее 1,4.

А теперь обратимся от теории к практике.

Ряд зарубежных фирм выпускает специальные приставки «Электроник-стартер» (Италия), «Бустер», «Тандержет» (Япония), «Марути» (Индия) и другие для установки на автомобиле в качестве дополнительного оборудования к системе батарейного зажигания. Основное назначение этих приборов — обеспечить воспламенение горючей смеси при сильном нагаре на свечах. Приставка соединяет высоковольтный вывод катушки зажигания с центральным электродом распределителя. Принцип действия основан на создании дополнительных искровых промежутков.

Рассмотрим работу системы зажигания с приставкой, когда свечи имеют сильный нагар на изоляторе. Нарастание вторичного напряжения будет происходить не на свече, а в зоне дополнительного искрового промежутка, где явление шунтирования исключено. Пока нарастает напряжение в приставке, напряжение на свече отсутствует, и не происходит никакой утечки вторичного тока. После разряда на приборе напряжение поступает на электрод свечи практически мгновенно, так как индукционное сопротивление подводящего провода очень мало.

Таким образом, в некоторых случаях, в частности при сильном загрязнении свечей, приставка улучшает работу системы зажигания. Установка «Электроник-стартера» или аналогичного ему прибора при работе на чистых свечах не имеет смысла, так как наличие дополнительных искровых промежутков в этом случае только бесполезно увеличивает потери энергии напряжения. Как показали испытания систем батарейного зажигания, с приставкой энергия искрового разряда снижается на 15—25%, а вторичного напряжения — соответственно на 1,5—3 кВ. Какой-либо экономии топлива или прироста мощности при этом практически не происходит.

В настоящее время для этой цели на автомобилях можно рекомендовать устанавливать в основном электронные системы зажигания с контактным и бесконтактным управлением. Такие системы «Искра-2», «ПЭЗ-1», «Электроника-М», «Импульс» и др. обеспечивают стабильность пробойного напряжения и повышают надежность воспламенения, улучшают пуск двигателя в жестких условиях эксплуатации.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

СИБИРСКИЙ СПУТНИК КамАЗа

Тысячи КамАЗов разных модификаций уже работают в народном хозяйстве. Большая часть этих автомобилей рассчитана на буксировку прицепов и полуприцепов. С ростом производства в Набережных Челнах их понадобится все больше, и потому параллельно с сооружением гиганта на Каме было начато строительство предприятий, в программе которых — прицепной состав. Крупнейшее из них — в Сибири, недалеко от Красноярска. Эта большая стройка органически связана со всем комплексом развития края, с дальнейшим наращиванием экономического потенциала восточных районов страны.

Сибирский спутник КамАЗа будет выпускать ежегодно 100 тысяч прицепов и полуприцепов. А кроме того, 95 тысяч тонн стального литья, 90 тысяч тонн чугунного и 70 тысяч тонн горячих стальных штамповок. Это будет первый в стране завод автомобильных прицепов такого масштаба.

Вокруг заводов-новостроек часто складываются новые города. Хорошо известны автограды на Каме и Волге. Сегодня в сосновом бору под Красноярском начинается сибирский автоград под названием Сосновоборск. Он объявлен ударной комсомольской стройкой. Четыре года назад на этом месте новоселы освоили первый жилой дом. Сейчас здесь выросли многоэтажные кварталы со всеми городскими службами. Вокруг них — широкие асфальтированные улицы и дороги.

Пройдет еще немного времени — и красноярские прицепы и полуприцепы, вместе с омскими и красноярскими шинами, вместе с новосибирскими комплектами инструмента для КамАЗа, вместе с машинами читинского автосборочного, станут весомым промышленным вкладом Сибири в развитие советского автомобилестроения.

ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ И ПАССАЖИРОВ

Недавно специалисты проектного института «Узгипроавтодор» разработали схему транспортного обустройства 33 основных дорог, имеющих важное народнохозяйственное значение. Возле них намечается разместить 83 автозаправочные станции, 75 автовокзалов, автостанций и

Гостиница и ресторан «Саёхат» на дороге Андижан — Шахрихан.



павильонов, 45 СТО, 15 предприятий общественного питания, 47 постов ГАИ, 140 площадок отдыха и 675 аварийных съездов. Проектировщики и строители стремятся, чтобы расположенные на трассе павильоны, площадки, гостиницы и кафе по оформлению соответствовали природному своеобразию и архитектурному колориту. Все эти мероприятия будут способствовать повышению безопасности движения, улучшат условия для развития автотуризма. Схема уже реализуется.

В. ЧЕРНОВ, инженер

ИФА В ЛЕНИНГРАДЕ

Автомобильный завод ИФА в Людвигсфельде (ГДР) в 1977 году выпустил 200-тысячный автомобиль ИФА-В50. Грузовики народного предприятия поставляются во все страны СЭВ, а также в Азию, Африку и Южную Америку.



Учебно-информационный центр ИФА-В50 открывает Генеральный консул ГДР в Ленинграде Х. Хортиц (справа).

Фото автора

Только СССР закупил за последние семь лет более 24 тысяч автомобилей и прицепов ИФА и продолжает импортировать их около тысячи в год. Столь значительный парк машин потребовал создания эффективной системы техобслуживания, призванной довести пробег эксплуатируемых автомобилей до цифры, которая считается в Людвигсфельде вполне реальной, — 250 000 километров. Курс, взятый внешнеторговыми объединениями «Автоэкспорт» СССР и «Транспортмашинен Экспорт-Импорт» ГДР, намечает организацию сети гарантийных складов запасных частей (один из них успешно работает в Ленинграде с 1971 года) и учебных центров по подготовке специалистов, эксплуатирующих ИФА-В50.

В середине мая 1978 года при грузовом автопредприятии № 6 Главленавтотранса в торжественной обстановке открылся учебно-информационный центр ИФА-В50. Таким образом, вошло в строй и второе звено создаваемой системы сервиса. Прекрасные учебные классы, доставленные из ГДР наглядные пособия, каталоги деталей и узлов машины и руководство по ремонту на русском языке, учебный фильм — все это является залогом эффективной работы преподавателей центра, проходящих подготовку в Людвигсфельде.

Как сообщил руководитель ленинградского центра Ф. Попов, ежегодно здесь будут обучаться более 600 работников автотранспортных предприятий РСФСР. Обучение намечено проводить на договорной основе по трем основным специальностям: водители, ремонтные рабочие и инженерно-технический персонал.

Д. ОРДОВСКИЙ

г. Ленинград

НОВЫЙ ЦЕХ НА УАЗе

Ульяновский автозавод имени В. И. Ленина непрерывно реконструируется и расширяется. Весной нынешнего года здесь вступил в строй новый цех отладки УАЗов. Это комплексно-механизированное производство, где машины проходят всестороннюю проверку на постах диагностики узлов и агрегатов. Здесь также регулируются карбюраторы и автомобиль комплектуется всем необходимым оборудованием и инструментом.

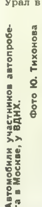
Новые линии и посты диагностики оснащены современной аппаратурой. В комплексе с другим оборудованием новый цех создает все условия для высокопроизводительного труда, повышения качества автомобилей.

ПОД ЗНАКОМ ОЛИМПИАДЫ-80

Их десять человек. Шесть основных водителей, три дублера и врач. Все они — моряки базы океанического рыболовства «Камчатрыбпрома». Среди них капитан-директор лучшего на Дальнем Востоке БМРТ «Мыс Мальцева» Николай Шевчук, механик траулера «Тирасполь» Владимир Щербаченко, врач-хирург Владимир Спесивцев, матрос Евгений Беспалов. Словом — это настоящая команда, в которой у каждого свое дело. А руководят моряками в автомобильном пробеге командор Петр Яковлевич Рыбкин и комиссар Роман Каи.

В мае стартовали они на далекой Камчатке и отправились через Сибирь и Урал в сверхдальнее путешествие протяженностью 27 тысяч километров. Маршрут пробега прошел также через Москву, Ленинград, столицы республик Прибалтики, Минск, Брест. Затем моряки-автомобилисты побывали в Польше и Германской Демократической Республике, встретились со своими коллегами-рыбаками и теми, кто строит для нашей страны рыболовецкие суда, кораблями Гданьска и Ростока. Обратный путь пролег через Украину и Кавказ, республики Средней Азии.

Автопробег-марафон был посвящен приближающейся Олимпиаде-80, символ которой несут все автомобили, дальнейшему укреплению дружбы между народами стран социализма.





БОЛГАРИЯ — АКТИВНЫЙ ПАРТНЕР

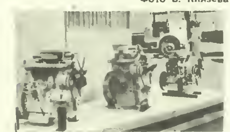
Сотни тысяч москвичей и гостей столицы с большим интересом знакомились с экспонатами национальной выставки «Болгария освобожденная — Болгария обновленная». Она проходила в Москве в год, когда обе наши страны отмечали знаменательную дату — столетие освобождения Болгарии от четырехсотлетнего османского ига.

Сегодня НРБ — страна с развитой современной индустрией, активный партнер в экономическом социалистическом



Среди экспонатов, демонстрировавшихся на открытой площадке, — автобусы «Чавдар» и грузовики «Шкода-Мадара». Промышленность НРБ сегодня выпускает и легкие автомобильные дизели.

Фото В. Князева



содружестве. Страна, поставляющая свою промышленную продукцию более чем в шестьдесят государств, в том числе такие, как Австрия, Япония, Швейцария, Англия, Франция. Экспонаты выставки — красноречивое свидетельство успехов болгарских друзей.

В НРБ сейчас производят такие товары, о которых прежде здесь не могли и мечтать. Это современная электронная аппаратура, электромоторы, химические препараты, изделия машиностроения.

Наших читателей в первую очередь интересует, конечно, автомобилестроение. Этот раздел экспозиции, как впрочем и выставку в целом, можно назвать яркой иллюстрацией взаимопомощи и интеграции промышленности социалистических стран.

Аккумуляторы, генераторы, реле, замки зажигания, масляные и воздушные фильтры для «жигулей», передние мосты для грузовиков ГАЗ, задние мосты для «Шкоды», рессоры ЗИЛам, ГАЗам, «шкодам» и ИФА — далеко не полный перечень того, что поставляет в братские страны «Балканкаримпекс», получая взамен агрегаты и готовые автомобили из СССР, Чехословакии, ГДР.

Есть в НРБ и собственное автомобильное производство. В городе Шумен делают тягачи и бортовые автомобили «Шкода-Мадара», грузовики и самосвалы на базе ГАЗ—53, а на заводе в г. Ловече идет сборка «москвичей» из советских деталей. Местным условиям эксплуатации отвечает автобус «Чавдар», выпускаемый в Ботевграде.

Производственная программа болгарской автомобильной промышленности включает также легкие автомобильные дизели, широкий ассортимент электрокаров (кстати, большое количество их работает на советских предприятиях), мопеды.

Широко представлены на выставке изделия автомобильной химии. Целая гамма шин и резинотехнических изделий, грозди цветных шаров с различными сортами автомобильных масел и топлив привлекают внимание автомобилистов.

Инженеры отвечают читателям

Бензин + нафталин?

«Среди автолюбителей ходят слухи о том, что для повышеиия октаиового числа беизиив достаточно иасыпать в бак... нафталиив, — пишет ленинградец С. Шумский. — При этом ииогда ссылаются иа один французский патент, рекомеидующий такую добавку». Редакция попросила ответить иа этот вопрос сотрудиика Цеитральной иаучио-исследовательской и конструкторско-технологической лаборатории токсичности двигателей (ЦНИЛДТ) Г. ЛИБЕФОРТА вместе с другим специалистом — В. МАЛЫХИНЫМ, эксперимеитальио проверившим рекомеидвцию.

Одним из важнейших свойств бензина является его стойкость против детонации, определяемая октановым числом. Для улучшения антидетонационных и пусковых качеств в топливо добавляют как компоненты высокооктановые углеводороды, которые, помимо того, сами в принципе могут быть топливом. Компоненты добавляют в количестве от 5 до 50%. С той же целью применяют антидетонаторы, которые представляют собой сильно действующие металлоорганические соединения. В отличие от компонентов, антидетонаторы добавляют в малых количествах (до 4 мл/кг). Наиболее эффективный и дешевый из них — тетраэтилсвинец.

А что нового предлагает французский патент (№ 2257013 кл. F 02 В 51/00), на который ссылаются читатели? Нам удалось разыскать этот документ. Он рекомендует для повышения октанового числа бензина добавлять чистый нафталин в количестве 5 г на 10 л для четырехтактных двигателей и 1 г на 1 л для двухтактных, работающих на смеси бензина с маслом.

Чистый нафталин, тот самый, которым домашние хозяйки «изживают моль», сам по себе не является антидетонатором. Поэтому теоретически добавление его к бензину в качестве высокооктанового компонента, да еще в таких малых количествах, не может увеличить октановое число и повлиять на другие свойства топлива (вязкость, плотность, температура замерзания). Однако патент рекомендует добавку нафталина именно в малых количествах, поэтому возникла необходимость более подробно рассмотреть его свойства.

Нафталин $C_{10}H_8$ относится к ароматическим углеводородам с конденсированными кольцами. Он не растворяется в воде, но хорошо растворяется в бензине, бензоле, эфире. По своим свойствам это вещество имеет много общего с бензолом. А последний в чистом виде как топливо не применяют из-за высокой температуры замерзания (кристаллизуется при +5,4°С) и плохой летучести при низких температурах.

Нафталин представляет собой кристаллическое вещество с температурой плавления 80°С и обладает как топливо теми же недостатками, что и бензол, но в еще большей степени. Поэтому добавлять нафталин в бензин в больших количествах, как высокооктановые компоненты, нельзя. Такое топливо будет очень плохо испаряться и начнет застывать при умеренном морозе.

Может быть, добавление нафталина к топливу способно дать какой-либо другой положительный эффект, например уменьшить отложения нагара?

Известно, что требования двигателя к октановому числу топлива повышаются при образовании нагара в камерах сгорания и накипи в системе охлаждения, что связано в основном с ухудшением теплоотдачи. В среднем эти требования во время эксплуатации повышаются на 4—6, а у некоторых двигателей на 10 и более единиц. Соответственно удаление нагара уменьшает требовательность двигателя к октановому числу топлива.

Поскольку нафталин обладает противонагарными свойствами, применение его теоретически в какой-то мере может способствовать тому, что требования двигателя к октановому числу в процессе эксплуатации сохранятся неизменными благодаря меньшему образованию нагара.

Переходя к результатам испытаний, проведенных с целью проверить французский патент, сразу оговоримся, что влияние нафталина на нагар не изучали, так как этот эксперимент требует долгого времени, а ограничились сравнительными испытаниями одиннадцати различных сортов отечественных бензинов. Для эксперимента использовали и торговые сорта бензина, и те, которые промышленность выпускает в качестве компонентов для известных автомобилистам сортов. В качестве присадки брали обычный нафталин, который можно купить в хозяйственных магазинах, — белое кристаллическое вещество. Иногда встречается розоватый или сероватый нафталин — загрязненный примесями. Такой мы отвергли. Использовались обычные установки, служащие для определения октанового числа, — типа УИТ-65.

Испытания показали, что 0,5 г чистого нафталина на 1 л (как рекомендует патент) в 10 случаях из 11 практически не повлияли на его изменение. И лишь в одном случае октановое число увеличилось, и то всего на 0,9 единицы. Таким образом, «чудодейственные» свойства нафталина не подтвердились. Поэтому едва ли можно рекомендовать подобную добавку — место белых кристалликов все-таки не в бензобаке, а в платяном шкафу.



Известно, что правильно выбранное опережение зажигания обеспечивает наилучшие мощностные и экономические показатели работы двигателя, поддерживает оптимальный тепловой режим и способствует повышению долговечности его основных деталей.

Наивыгоднейший момент зажигания определяют на стендах при заводских испытаниях и указывают в инструкциях величину опережения, которой следует руководствоваться при регулировке.

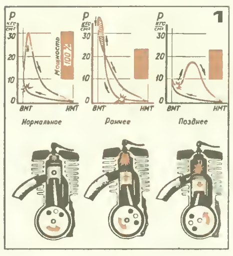
Влияние опережения зажигания на характеристики двигателя представлено на вкладке в виде кривых зависимости давления в цилиндре от положения поршня при различных значениях опережения — «нормальном», «раннем» и «позднем» (рис. 1). Нетрудно заметить, что при оптимальном опережении быстро растущее давление образовавшихся газов достигает максимума сразу же после прохождения поршнем верхней мертвой точки. В результате обеспечивается наиболее эффективная работа двигателя — на наших графиках она характеризуется площадью, ограниченной кривой. На первом — эта площадь (то есть полезная работа одного цикла) максимальная, что и обеспечивает наибольшую мощность и, при данных условиях, экономичность.

На втором графике представлен случай слишком большого опережения зажигания, так называемого раннего. Что при этом происходит в цилиндре? Как видим, давление в нем начинает быстро возрастать в тот момент, когда поршень еще далек от верхней мертвой точки, достигает своего максимума и... к моменту прихода поршня в верхнюю точку начинает падать! Вершина кривой образует «петлю» (заштрихованная площадь), которая представляет вредную, отрицательную работу цикла, препятствующую вращению коленчатого вала. В результате возрастают нагрузки на все основные детали двигателя, он работает «жестко», с металлическими стуками. Максимальное давление в цилиндре зачастую значительно превышает нормальное расчетное значение, что почти неизбежно оборачивается детонацией, то есть ненормальным сгоранием взрывного характера. Это, в свою очередь, еще больше увеличивает отрицательную работу цикла, снижает мощность, приводит к перегрузке и перегреву двигателя, к непроизводительному расходу топлива.

На третьем графике показана противоположная крайность, когда смесь в цилиндре воспламеняется слишком поздно, например при положении поршня в верхней мертвой точке или даже за ней. В таких условиях давление в цилиндре нарастает медленно, как бы вдогон опускающемуся поршню, максимально возможное его значение намного ниже расчетного. При позднем зажигании сгорание может затягиваться вплоть до открытия выпускных окон (выпускных клапанов) и продолжаться в выпускной трубе. Итог — снижение мощности двигателя (полезная площадь, ограниченная кривой, невелика), увеличенный расход топлива. Затянутое сгорание увеличивает тепловые потери, что определяется общим перегревом двигателя, особенно нижней зоны цилиндра и прилегающих частей картера (у двухтактного двигателя) или верхней зоны у головки с клапанным механизмом (у четырехтактного), а также перегревом деталей выпускной системы, например выпускного клапана и трубы.

Э. КОНОП,
инженер

РЕГУЛИРУЕМ ЗАЖИГАНИЕ на мотоциклах





1 ГРАФИКИ ДАВЛЕНИЯ В ЦИЛИНДРАХ И ДИАГРАММЫ МОЩНОСТИ в зависимости от опережения зажигания.

Нормальное опережение. Двигатель дает полную мощность.

Раннее. Мощность снижена. Повышенные нагрузки на детали кривошипно-шатунного механизма, детонация, стуки, увеличенный расход топлива.

Позднее. Мощность двигателя неполная. Увеличенный расход топлива, перегрев двигателя.

БАТАРЕЙНОЕ ЗАЖИГАНИЕ

2 Установить зазор «а» (для большинства мотоциклов — 0,35—0,4 мм) между контактами 3 и 4 прерывателя при положении поршня в ВМТ. Для этого ввернуть вместо свечи приспособление 1 для измерения хода поршня и, ослабив винты 2 крепления неподвижного контакта 3 (наковальни), отодвинуть его от подвижного контакта 4 или приблизить к нему.

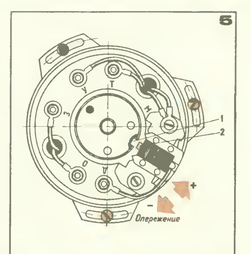
3 Отрегулировать момент зажигания. Для этого присоединить контрольную лампочку 4 параллельно контактам. Включить зажигание. Ключом, надетым на головку болта 1, крепящего кулачок, повернуть коленчатый вал по ходу вращения так, чтобы поршень не доходил до ВМТ на величину опережения зажигания, указанную в инструкции. В этот момент должна загореться контрольная лампа, свидетельствующая о разрыве контактов, вызывающая искру на свече.

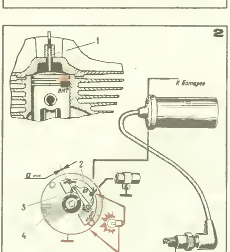
При отсутствии лампы искру можно наблюдать непосредственно на свече 5, прижав ее корпус к «массе» (головке цилиндра, цилиндру и т. п.), или по появлению зазора «b» 0,05 мм между контактами. Его измеряют щупом или при помощи папиросной бумаги (будучи зажатой между контактами, она освобождается при появлении зазора 0,05 мм).

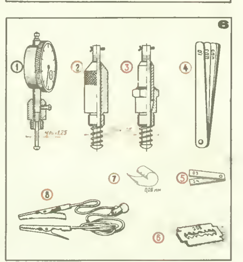
Установить требуемый момент зажигания поворотом основания 3 прерывателя, ослабив винты 2 его крепления.

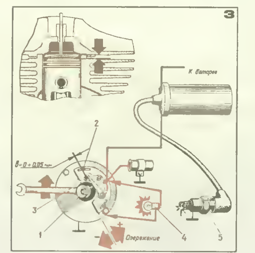
СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ С ГЕНЕРАТОРОМ ПЕРЕМЕННОГО ТОКА

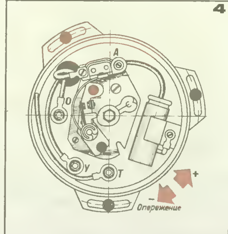
4 Зазор между контактами при положении поршня в ВМТ и в момент образования искры регулировать и измерять, как в системе с батарейным зажиганием.











Начало разрыва контактов определить при помощи папиросной бумаги или щупа.

Требуемое опережение зажигания регулируют поворотом генератора.

СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОГО ЗАЖИГАНИЯ

5 Опережение зажигания регулировать поворотом статора генератора до совмещения паза 1 ротора с выступом 2 датчика.

6 ПРИСПОСОБЛЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ. 1, 2, 3 — для измерения хода поршня: индикаторное; с точеным корпусом; с корпусом от свечи; 4, 5 — специальные щупы; 6 — лезвие безопасной бритвы; 7 — папиросная бумага; 8 — контрольная лампа.

Рисунки автора

Нужны ли нам в автомобилях ремни безопасности! Двух мнений и быть не может. В десятках стран в них признали эффективное средство защиты водителей и пассажиров от тяжелых травм при дорожных происшествиях. Наш отечественный уже трехлетний опыт показывает, что при столкновениях на скорости до 60 км ч пристегнутые ремнями безопасности водители и пассажиры почти не получают тяжелых ранений. По данным ВНИИ БД, уже сегодня можно сказать, что применение ремней безопасности в нашей стране позволяет в два раза снизить общее число пострадавших в дорожных происшествиях и в три раза — погибших в них.

Естественно, езда в ремнях требует привычки: водитель, пусть чисто психологически, как-то ограничен в свободе движений. Но все это, как говорят, можно пережить. Игра-то стоит свеч. Это как прививки от инфекционных болезней,



Прежде чем пристегнуться ремнями, надо правильно сесть за руль. Это сиденья. Сначала найдите оптимальное положение подушке сиденья. Такое, чтобы ноги без труда выжимали педали до конца и были максимально выпрямлены.



Теперь отрегулируйте спинку сиденья. Так, чтобы ваша спина плотно прижималась к ней, а ладони протянутых вперед рук захватили за обод рулевого колеса.

КАК «НО
РЕМНИ БЕЗОПАС

процедура, хоть не очень приятная, но необходимая. Конечно, не исключено, что и без этого человеку могло повезти и беда прошла бы стороной. А вдруг нет! Так и с ремнями. Пусть с вами ничего не случается в пути. Но если что случится — ремни спасут вам жизнь. И это не только теория, но и сама практика движения. Однако ремни сыграют свою роль только тогда, когда они правильно отрегулированы и пригнаны. Иначе вы просто обманете себя, а пользы не будет.

Каким же требованиям должна удовлетворять индивидуальная подгонка ремней безопасности! Мы попросили рассказать об этом и показать все на деле неоднократного чемпиона СССР в различных видах автомобильного спорта, участника крупнейших международных ралли «Лондон—Мехико», «Тур Европы» и других мастера спорта международного класса Александра САФОНОВА.

Длина ремня должна обеспечить такое его натяжение. Более слабый ремень при аварии не предохранит вас от удара о панель приборов, руль или другие детали салона автомобиля.



Как видите, ремни не сковывают меня, я легко достаю до всех жизненно необходимых деталей, кнопок и рычагов управления автомобилем...







Плакат „За рулем“

В заключение я хочу показать и как не надо сидеть за рулем. К сожалению, очень многие водители любят придвигаться к нему чуть ли не вплотную. Делать этого ни в коем случае не следует. Во-первых, в такой позе человек быстро

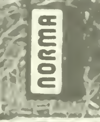
Вот такое положение водителя самое правильное: в нем и безопасность и гарантия от преждевременного утомления. Руки на руле чуть согнуты в локтях, бедра полностью лежат на подушке сиденья.

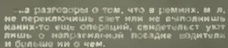
Затем отрегулируйте длину и положение ремня. Если он проходит очень близко к шее, что бывает у людей маленького роста, переставьте ремень на нижнее отверстие в стойке кузова, а где его нет, подложите на сиденье дополнительную подушку.



...СИТЬ»
...ЮСТИ







...а разговоры о том, что в ремнях, мол, не переключишь свет или не выполнишь каких-то еще операций, свидетельствуют лишь о неправильной посадке водителя и больше ни о чем.

Отстегнув ремень, не бросайте его как попало, а повесьте на стойку. И не просто повесьте, а подтяните лямку, чтобы он не грязнился на полу и не путался под ногами пассажиров.

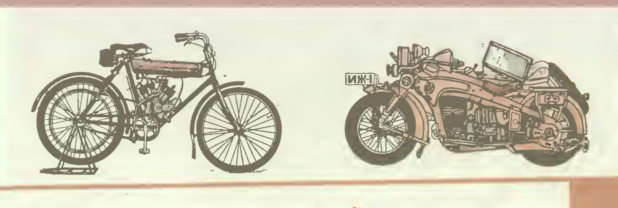


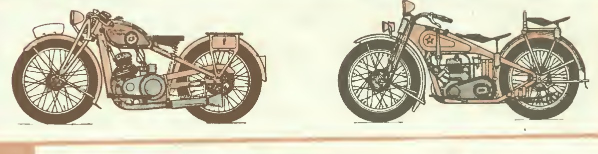




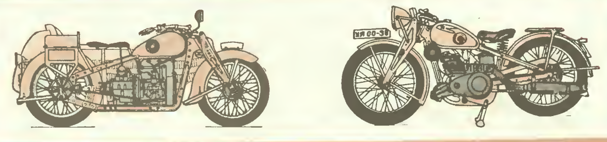
устает. Во-вторых, трудно управлять машиной в [illegible] критических ситуациях: если надо вдруг круто повернуть руль, [illegible] попросту упретесь локтем [illegible] и тем дело кончится. Но самое главное, при такой посадке, если произойдет столкновение с другим автомобилем или препятствием на дороге, вас не спасут и ремни безопасности, потому что все чем [illegible] руль [illegible] возле самой груди, [illegible] поднятые колени [illegible] почти у панели при[illegible]

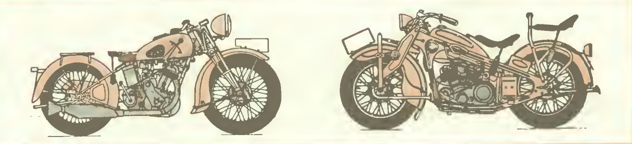
[illegible]

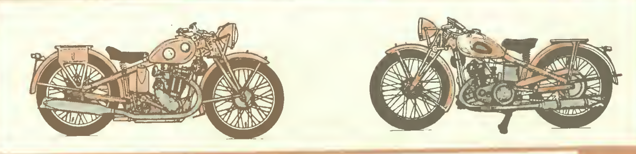


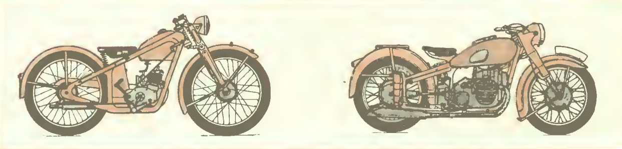


ХМЗ – 1М









ПМЗ, ТИЗ и другие

Почитателям двухколесных машин хорошо известны сегодняшние цифры их производства: каждый год миллион с лишним. Среди них представлены все классы — мопеды, пользующиеся популярностью у юных, минские мотоциклы, подходящие для новичков, ковровские, составляющие второй этап в жизни мотолюбителя, ИЖи, на которых ездят люди с опытом, тяжелые мотоциклы с коляской, незаменимые помощники сельских жителей, наконец, мотороллеры, имеющие своих приверженцев.

В советском мотоциклостроении сложились прочные традиции, которые восходят еще к довоенным годам. И недаром среди мотолюбителей с большим стажем можно услышать самые добрые воспоминания о машинах того времени, а у молодых они вызывают неизменный интерес. И, конечно, слова благодарности надо сказать создателям первых наших мотоциклов, энтузиастам, которым практически пришлось начинать с нуля.

Семь десятков лет назад лишь два завода в нашей стране — рижский велосипедный «Россия» и московский авиационно-велосипедный «Дукс» отважились приступить к производству мотоциклов, причем с импортными моторами. Делали они очень немного машин. После гражданской войны и разрухи осталось мало даже из того небольшого числа мотоциклов, что имелось до революции. На импорт рассчитывать не приходилось, а двухколесные машины были нужны и армии и населению. И путь был один — создавать свое мотоциклостроение.

Первую попытку разработать отечественный образец предприняла группа конструкторов под руководством П. Львова на бывшем заводе «Дукс». Ее мотоцикл, носивший название «Союз», был оснащен пружинной подвеской заднего колеса и двигателем с наклонным цилиндром. Его построили в единственном экземпляре в 1925 году. Двигатель даже не побывал на стенде, и о его мощности можно лишь гадать. «Союз» неоднократно участвовал в испытательных пробегах, но серийного производства его не начали, так как изменился профиль завода.

В 1928 году на Ижстальзаводе было организовано конструкторское бюро по мотоциклостроению, которое возглавил талантливый инженер Петр Владимирович Можаров. Под его руководством бюро спроектировало пять моделей (ИЖ—1, ИЖ—2, ИЖ—3, ИЖ—4, ИЖ—5), постройку которых закончили в августе 1929 года. После испытаний одна из моделей (ИЖ—4) была намечена для серийного выпуска. Но в то время Ижстальзавод еще не имел возможности начать производство мотоциклов.

Можаров в 1930 году возглавил группу конструкторов ленинградского объединения «Тремасс» (Трест массового производства), куда входил завод «Промет». Эта группа подготовила чертежи мотоцикла с двухтактным 300-кубовым мотором. Его опытные образцы «Тремасс» построил, кооперируясь с другим ленинградским предприятием, «Красным Октябрем». Первый изготовлял экипажную часть и вел окончательную сборку, второй поставлял двигатели и коробки передач. Партия из 25 машин «Тремасс—300» была готова в сентябре 1930 года. Восемь из них в октябре приняли участие в испытательном пробеге, после которого оба предприятия начали производство.

В 1933 году выпуск Л—300 (машина, как и другие мотоциклы довоенных лет, представлена на вкладке) передали на «Красный Октябрь». Этот завод по своим возможностям гораздо больше подходил для крупносерийного производства, чем «Промет». А «Промет» стал делать пожарные мотоциклы Л—600 с карданной передачей, унифицированные по двигателю, колесам и ряду деталей с Л—300.

Почти одновременно с ленинградцами развернули конструирование мотоциклов специалисты харьковского объединения «Укрмето». К 1 мая 1931 года они построили шесть образцов машины модели ХМЗ—1М.

«Укрмето» выпустил в 1931—1932 гг. небольшое количество машин. Из-за ограниченности производственных возможностей дело дальше не пошло, а изготовление модели «1М» передали в Таганрог. В 1935 году там стала сходить с конвейера другая модель — ТИЗ—АМ600. Она зарекомендовала себя очень надежной машиной. В конструкции ее не использовался алюминий и другие дефицитные в то время цветные металлы. ТИЗ—АМ600 явился первым отечественным мотоциклом с четырехступенчатой коробкой передач и трубчатой дуплексной рамой.

Другой тяжелый мотоцикл для эксплуатации с коляской в начале 30-х годов поручили спроектировать ведущему НИИ автомобилестроения, носившему тогда название НАТИ (ныне НАМИ). В апреле 1933 года по чертежам института ижевский завод изготовил четыре опытных образца машины НАТИ—А750. После испытаний и доводки новую модель утвердили к производству и всю техническую документацию передали на подольский завод, который с марта 1935 года стал выпускать мотоцикл, получивший обозначение ПМЗ—А750.

На этой машине нашли применение взаимозаменяемые быстросъемные колеса, рассчитанные не на старомодные клинчерные шины, а на более современные покрышки с прямыми бортами. Интересна была на ПМЗ—А750 подвеска переднего колеса: очень прочная, с четвертьэллиптической рессорой. Моторную передачу сделали не цепной, а шестеренчатой.

Экспериментальная мотоциклетная мастерская на Ижстальзаводе не подходила для серийного выпуска такой сложной машины, как НАТИ—А750, из-за недостатка нужного оборудования. А чтобы загрузить уже имевшиеся там производственные мощности, ей поручили с 1934 года, параллельно с «Красным Октябрем», выпускать Л—300. Новую для ижевцев модель нарекли ИЖ—7. От ленинградского двойника она несколько отличалась по конструкции.

Сама по себе модель Л—300 к концу 30-х годов устарела. И с января 1938 года в Ижевске начинается производство усовершенствованной машины — ИЖ—8. Модернизация прежде всего коснулась двигателя и его систем. В 1940 году ижевский завод перешел на новую машину — ИЖ—9.

Что касается «Красного Октября», то его специалисты спроектировали новый двигатель для установки в модернизированную раму Л—300. Появление в 1938 году этой модели (Л—8) имело принципиальное значение для нашего мотоциклостроения. Прежде всего, на ней стоял верхнеклапанный двигатель с высокой степенью сжатия (6,3) и циркуляционной системой смазки. На Л—8 впервые у нас нашли применение алюминиевая головка цилиндра и ножное переключение передач (педаль переключения находилась справа, а не слева, как принято сейчас). В 1939 году «Красный Октябрь» перешел на другой вид продукции и передал производство Л—8 заводу «Промет».

В ассортименте моделей, выпускавшихся отечественной промышленностью в середине 30-х годов, не было легких машин. К проектированию таких мотоциклов приступили коллективы конструкторов на заводах «Вулкан» и ПМЗ (Подольск). ПМЗ в 1936 году начал готовить техническую документацию на модель «Стрела» с педальным вспомогательным приводом — сегодня мы ее назвали бы мопедом. На следующий год завод изготовил небольшую партию «стрел».

Почти одновременно сконструировал легкую машину и «Вулкан». Новую модель (ее назвали МЛ—3) передали в 1938 году в Серпухов на организованный там мотоциклетный завод, который и строил ее в небольших количествах наряду с СМЗ—350, моделью — двойником Л—8.

МЛ—3 явился первым отечественным серийным мотоциклом, где двигатель и коробка передач были в одном блоке и отношение диаметра цилиндра к ходу поршня равнялось единице.

В конце 30-х годов наша мотоциклетная промышленность принимает меры к подготовке производства современных тяжелых мотоциклов. Центром работ по отработке технической документации для этого мотоцикла (его назвали М—72) и постройке опытных образцов стал в 1940 году московский завод «Искра», а производство начато в 1941 году на бывшем московском велозаводе. По кооперации двигатели для М—72 поставлял завод ЗИС (ныне ЗИЛ), а коробку передач — завод имени КИМ (ныне АЗЛК). В октябре 1941 года бывший велозавод эвакуировали на Урал, где в феврале 1942 года с конвейера организованного там ирбитского мотоциклетного завода сошли первые машины. В 1942 году ирбитчане выпустили 1587 мотоциклов.

Другим центром производства М—72 был Харьков, где в 1941 г. шла сборка машин, а двигатели поступали из Киева, с бывшего завода медицинского инструмента.

В том же, 1941 году выпуск мотоциклов М—72 развернули в Горьком на заводе «Красная Этна». В 1943 году туда перевезли все оборудование эвакуированного в Тюмень таганрогского завода.

Так закончился первый период развития советского мотоциклостроения, период поисков, организации серийного (еще не массового) выпуска, период формирования собственной школы конструирования.

После окончания Великой Отечественной войны производство мотоциклов поднялось на более высокую ступень. Но это отдельная большая тема.

А. ЗАМОТИН,
инженер

Технические характеристики советских мотоциклов периода 1925—1941 гг.

Модель	Годы выпуска	Основные технические данные								
		число тактов и цилиндров	рабочий объем, см³	степень сжатия	мощность, л. с.	число об/мин	размер шин, дюймы	база, мм	масса, кг	скорость, км/ч
«Союз»	1925	4—1	502	—	—	—	26×2,50	—	127	70
ИЖ—1	1928	4—2	1200	—	24	3000	27×4,00	1400	300	65
Л—300	1931—1940	2—1	293	4,5	8	2800	26×3,25	1320	125	80
Л—600	1935—1940	2—2	586	4,5	12	2800	28×4,75	1800	840	70
Л—8	1939—1941	4—2	348	8,2	13,5	4900	26×3,25	1385	158	105
ИЖ—7	1934—1937	2—1	293	4,8	6,5	3250	28×3,25	1320	119	85
ИЖ—8	1938—1941	2—1	293	5,6	8	3800	26×3,25	1320	135	90
ИЖ—9	1939—1941	2—1	293	5,8	9	4000	28×3,25	1370	137	90
ИЖ—12	1941	4—1	348	6,2	13,5	4900	26×3,25	1320	151	105
ХМЗ—1М	1931	4—1	347	4,1	9	4500	680×90	1350	140	85
МЛ—3	1939—1940	2—1	124	6,5	3,5	3500	2,75—19	1240	67	60
ТИЗ—АМ800	1935—1942	4—1	595	5,0	16,5	3800	4,00—19	1420	185	95
ПМЗ—А750	1935—1939	4—2	746	5,0	15	3600	4,00—19	1395	206	100
М—72	1941	4—2	746	5,5	22	4600	4,00—19	1400	187	120
«Стрела»	1937	2—1	98	5,0	2,3	4500	26×2,25	1275	54	50

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

БАНКА УДОБНЕЕ

Устанавливаемая на «жигулях» эластичная емкость омывателя лобового стекла, выполненная в виде подвесного мешка с горловиной для пробки, вмещает мало жидкости и неудобно расположена — когда работаешь в моторном отсеке, часто задеваешь ее, выдавливая жидкость на катушку зажигания.

Гораздо удобнее применить вместо нее пластмассовую банку емкостью 1—2 л из-под смазочного масла, всегда имеющуюся у автолюбителей.

На ВАЗ—2101 ее устанавливают на продольную балку возле радиатора, как показано на фото 1. Для крепления изготовляют простейший хомут из металлической полосы шириной 15—20 мм, в ушках которого сверлят отверстие под болт М8, крепящий радиатор (фото 2). При небольших отрицательных температурах замерзшая вода в бачке отогревается от радиатора гораздо быстрее, чем в штатной емкости.

На других моделях «жигулей», где это место занято катушкой, видоизменяют хомут для установки банки позади катушки.

А. ВОЛКОВ

**192014, г. Ленинград,
ул. Восстания, 31, кв. 11**



1. Установка банки на ВАЗ—2101



2. Крепление хомута.

ЗАМЕНА КОЛЛЕКТОРА

Когда генератор переменного тока (он применяется ныне на **всех легковых автомобилях**) отказывает в результате износа коллектора, приходится менять якорь, а то и весь генератор.

Мне удалось отремонтировать коллектор на **«Запорожце»** следующим способом. Из текстолита выточил втулку (см. рисунок). На нее напрессовал два разогретых медных кольца (размеры их приведены на другом рисунке), пропилил надфилем внутренний и торцевой пазы во втулке для прокладки проводов, а в кольцах — пазы для их пайки.

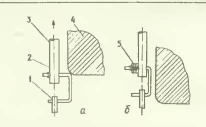
Втулку с кольцами напрессовал на вал якоря так, что кольцо шириной 11 мм располагается напротив отверстия для щетки генератора. После припайки проводов собрал генератор. Он работает достаточно надежно.

В. КУРБАТОВ

**214030, г. Смоленск,
ул. Нормандия—Неман, 9, кв. 188**

Втулка (вверху). Новый коллектор: 1 — кольца; 2 — втулка; 3 — вал якоря.

ЧТОБЫ ЗАКРЫВАЛАСЬ ЗАСЛОНКА



Узел привода ускорительного насоса карбюратора: а — дроссельная заслонка открыта; б — закрыта; 1 — рычаг; 2 — серьга; 3 — тяга; 4 — корпус карбюратора; 5 — разрезные шайбы.

На моем **«Москвиче—412»** иногда после отпускания педали акселератора обороты двигателя не уменьшались. Их удавалось «сбросить» лишь после нескольких резких нажимов на педаль. Причина заключалась в том, что не закрывалась дроссельная заслонка, потому что серьга **2** (см. рисунок), соединяющая рычаг **1** дроссельной заслонки с тягой **3** привода ускорительного насоса, упиралась в корпус карбюратора из-за большого поперечного смещения вправо.

Для устранения этого неприятного явления достаточно поставить между ограничительными выступами серьги и тягой несколько разрезных шайб **5**.

В. ФЕДОРЕНКО

**119146, г. Москва,
Фрунзенская набережная, 36, кв. 297**

ПРОВЕРЬТЕ ЗАЛИВКУ АККУМУЛЯТОРА

Поверхность батареи 6СТ-55, применяемой ныне на **легковых автомобилях**, полностью (вместе с перемычками) залита мастикой. Со временем она отстает от баков, а зазор заполняется электролитом, вызывающим интенсивный саморазряд батареи. Догадываются об этом не все, поэтому нередко такие батареи заменяют новыми.

Между тем ремонт их возможен даже в домашних условиях. Удаляют мастику (лучше горячим скребком) и насухо протирают поверхность баков. Если нет специальной мастики, можно разогреть около килограмма битума и залить им сухую батарею, предварительно нагрев поверхность баков до 50—60° при помощи 200—300-ваттной лампы.

В нашем кооперативном гараже таким путем удалось вернуть в строй пять батарей. Все они работают хорошо.

П. ЧУХАРЕВ

**680019, г. Хабаровск,
Кустарный пер., 4, кв. 21**

КАК НАТЯГИВАТЬ ЦЕПЬ

На некоторых **автомобилях «Жигули»** после подтягивания цепи привода газораспределительного механизма усиливается общий шум, а иногда возникает и стук, исчезающий при увеличении или уменьшении оборотов коленчатого вала.

Это явление, я полагаю, связано с биением, вероятно допустимым, звездочек, охватываемых цепью. В результате цепь при движении то натягивается, то ослабляется. В этом легко убедиться, если полностью отвернуть гайку, фиксирующую стержень натяжителя, и понаблюдать за его концом, вращая коленчатый вал рукояткой. Стержень будет перемещаться в продольном направлении в пределах от нескольких десятых долей миллиметра до миллиметра (у разных автомобилей величина разная).

Фиксировать стержень следует в положении, когда он максимально выдвинут наружу. Тогда шум и нагрузка на детали цепного механизма получаются наименьшими.

И. ПОКРОВСКИЙ

**153013, г. Иваново,
просп. Строителей, 45, кв. 14**

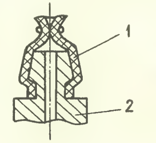
САМОДЕЛЬНЫЕ КОЛПАЧКИ

На **автомобилях** штуцеры для выпуска воздуха из гидравлических систем (тормозов и сцепления) защищены от грязи резиновыми колпачками. Со временем они теряются, а новых под рукой может не оказаться.

Вполне подходящую замену допустимо сделать из резинового шланга внутренним диаметром 4—5 мм, подобного тому, который используется для прокачки систем. Отрезок шланга длиной 15 мм завязываем с одной стороны проволокой диаметром 0,5 (как показано на рисунке) — и колпачок готов.

В. ШИШКИН

**470038, г. Караганда,
ул. Аманжолова, 193**



Колпачок **1** из шланга, надетый на штуцер **2**.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ПРОИЗВОДСТВО МОТОЦИКЛОВ В СССР

«Ни разу не встречал в вашем журнале сводной таблицы производства мотоциклов в нашей стране, — пишет Ю. Чесноков из Ижевска. — Хотелось бы узнать, как рос выпуск этого вида транспортной техники».

По данным краткого статистического сборника «СССР в цифрах в 1975 году» (Москва, «Статистика», 1976) и ежегодных сообщений ЦСУ СССР в центральной печати, производство мотоциклов и мотороллеров в нашей стране развивалось следующим образом (тысяч штук):

1913 г. —	0,1	1970 г. —	633
1932 г. —	0,1	1971 г. —	872
1937 г. —	13,1	1972 г. —	896
1940 г. —	6,7	1973 г. —	932
1945 г. —	4,7	1974 г. —	880
1950 г. —	123	1975 г. —	1029
1955 г. —	235	1976 г. —	1059
1960 г. —	533	1977 г. —	1089
1965 г. —	711		

В приведенные здесь цифры не включены данные по выпуску мопедов. Эти машины, как и мотовелосипеды, ЦСУ учитывает вместе с велосипедами.

О КОНСЕРВАЦИИ БАТАРЕЙ

Автолюбители Е. Ганус из Харькова, В. Майкер из Ленинграда просят разъяснить некоторые рекомендации по консервации аккумуляторных батарей раствором борной кислоты («За рулем», 1977, № 7). Отвечают специалисты Научно-исследовательского проектно-конструкторского и технологического института стартерных аккумуляторов.

Для получения 4—5-процентного раствора борной кислоты воду следует подогреть до 70—80°. Незначительное количество соли, выпадающей из раствора, не влияет на сохранность батареи.

Объем раствора, который может вместить подготовленная для консервации батарея, меньше объема электролита, заливаемого в новую батарею, поскольку поры ее пластин и сепараторов оказываются заполненными промывочной водой. Напоминаем, что успех консервации во многом зависит от тщательной подготовки (удаления электролита). Батарею хранят при положительной температуре.

После ввода батареи в действие плотность электролита проверяют и при необходимости корректируют через три — пять дней.

СКОЛЬКО ОНИ РАСХОДУЮТ БЕНЗИНА

Ю. Миняев из Ростова-на-Дону просит сообщить данные по эксплуатационному расходу топлива для зарубежных легковых автомобилей, сравнимых с моделями, которые выпускаются в нашей стране.

Мы обратились к результатам испытаний 108 автомобилей, проведенных журналом «Ауто, Мотор унд Шпорт» (ФРГ). Для них были получены данные при движении по дорогам с твердым покрытием (главным образом в городе) в летнее время. Вот они.

Машины с двигателями рабочим объемом от 1100 до 1200 см³ — от 8,3 л («Хонда-сивик») до 9,2 л на 100 км («Альфа-ромео-альфасуд»).

С двигателями от 1200 до 1300 см³ — от 8,8 л («Остин-аллегро») до 11,5 л на 100 км («Пежо-304СЛ»).

С двигателями от 1300 до 1500 см³ — от 9,7 л (СААБ-96ГЛ) до 12,1 л на 100 км (СИМКА-1308Т).

С двигателями от 1500 до 1600 см³ — от 9,9 л («Хонда-аккорд») до 14,2 л на 100 км (ФИАТ-132).

Испытаний советских «жигулей» с двигателями рабочим объемом 1300 и 1500 см³ названный журнал не проводил, но для них он дает ориентировочную цифру эксплуатационного расхода в названных выше условиях — соответственно 8,5—9,5 л и 9,0—10 л на 100 км.

ЧТО ОЗНАЧАЕТ «TIR»?

«Часто на дорогах можно встретить тяжелые автопоезда с латинскими буквами «TIR». Что означает эта надпись?» — спрашивает Ю. Мокров из Борисова.

Эта надпись представляет собой сокращение, образованное начальными буквами французских слов «Транспорт интернасьонель рутье». На русский они переводятся как «Международные дорожные перевозки». «TIR» — это система международных автомобильных перевозок с предварительной таможенной пломбировкой грузов.

Транспортировка грузов через границу сопровождается тщательной их проверкой на соответствие путевым документам, которая отнимает немало времени и заметно снижает скорость доставки. Чтобы избежать этого, система «TIR» предусматривает пломбировку фургона с грузом непосредственно на станции отправления, оформление соответствующих документов (так называемого карнета TIR), по которым таможенные службы без потерь времени пропускают автопоезда. Гарантии таможенным властям о выполнении их требований дает транспортная организация страны — отправителя груза.

СТАРТЕРЫ ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМЫ

«Не могу найти стартер СТ351Б, чтобы заменить его на мотоколяске СЗД. Говорят, что его больше не выпускают. Почему?» — спрашивает В. Радченко из Днепропетровска.

С 1978 года на мотоколясках СЗД и СЗЕ вместо стартера СТ351Б применяется более совершенный прибор — СТ388. Он имеет иной якорь (с торцевым коллектором), крышку с торцевыми щеткодержателями и трапецеидальными щетками, более короткий статор. Вес его на 0,3 кг меньше, а мощность на 0,15 л. с. больше (0,75 л. с.), чем у СТ351Б. Все их детали, за исключением названных, а также сами стартеры — взаимозаменяемы.

Никаких переделок на мотоколяске установка стартера СТ388 не требует.

ЗАЩИТА ГРУНТОМ

«При замене крыльев «Жигулей» у меня возникли вопросы, — пишет В. Снегирев из Ленинграда. — Надо ли перед окраской удалять черное покрытие с лицевой стороны крыла и что это за покрытие?»

Отдельные детали кузовов автомобилей ВАЗ поступают в продажу неокрашенными. Но они покрыты черным грунтом марки ВМП-0143, защищающим металл от коррозии. Поэтому перед покраской не надо смывать его с деталей, но слегка пошлифовать шкуркой № 360 следует.

После того как новые крылья приварены, их целесообразно обработать изнутри антикоррозионным составом (например, «Мовилем») на одной из станций обслуживания.

КАКОЙ САЛЬНИК

«Я купил сальник вторичного вала коробки передач для ВАЗ—2101, — пишет А. Неустроев из Измаила. — Маркировка на нем 40/00024/0, а размеры 32×56×10. Однако уверенности в том, что я приобрел нужный сальник, у меня нет. Дело в том, что в апрельском номере журнала «За рулем» за 1972 год для сальника тех же размеров была приведена другая маркировка, а в книге Л. Шувалова «Автомобиль «Жигули» — наоборот: маркировка та же, что и на моем сальнике, а размеры другие. Помогите узнать, для какой модели «жигулей» предназначен купленный мною сальник. И где его маркировка и размеры обозначены правильно?»

С письмом автолюбителя редакция познакомила работников Волжского автозавода. Вот что нам сообщили.

На «жигули» всех моделей устанавливается один и тот же комплект сальников. Значит, сальник вторичного вала коробки передач ВАЗ—2101 такой же, как и у ВАЗ—2103, 2106 и т. д. Маркировка же сальника такова: 40000240, а размеры (внутренний и наружный диаметры, высота) — 32×56×10.

МОЛДИНГ НА «ЖИГУЛЯХ»

А. Андриенко из Ульяновска, москвич С. Дмитриев, другие читатели просят рассказать, как надо устанавливать нижний молдинг у «жигулей», а также резиновые кнопки, крепящие коврики.

Нижние облицовочные накладки на кузове «жигулей» ВАЗ—2101, 2102, 21011, 2103, 2108 (детали 2101-5003016 и 2103-5003016) при сборке машины закрепляются следующим образом.

Сначала легкими ударами обрезиненного молотка устанавливают в отверстие пластмассовые пистоны (для ВАЗ—2101, 2102, 21011 деталь 2101-5003017; для ВАЗ—2103, 2106 деталь 2103-5003018). Затем на пистоны накладывают молдинг и легкими ударами того же молотка фиксируют на них. Накладка при этом удерживается за счет своей упругости.

В домашних условиях накладку можно установить, ударяя по ней ладонью или молотком, предварительно подложив под него лист резины толщиной 5—8 мм.

Резиновые кнопки крепления ковриков (деталь 14567280 или 14567286) рекомендуется устанавливать при помощи тупого штифта диаметром 1,5—2 мм, нажав на него рукой или пристукивая молотком. Наружную поверхность кнопки надо предварительно смазать глицерином или мылом.

АВТОМОБИЛИ-ВЕТЕРАНЫ В ЧССР

«По сообщениям журнала мне известно о наших клубах старинных автомобилей (рижский КАА, московский САМС, таллинский «Уних», ленинградский «Самоход» и другие), — пишет рижанин А. Вонагс. — Хотелось бы узнать, какое развитие получило «движение автоветеранов» в братских странах, например в ЧССР».

За ответом мы обратились к журналу «Социалистическая Чехословакия». В № 4 за 1978 год там указано, что сегодня в ЧССР функционируют 32 клуба, объединяющих около 3,5 тысяч любителей старинных автомобилей и мотоциклов. Их усилиями сохранены и реставрированы тысячи машин выпуска до 1939 года, среди которых около 600 представляют большую историческую ценность.

В нынешнем году на территории ЧССР намечено провести 18 встреч, слетов, пробегов, парадов, ралли старинных автомобилей и две международные встречи.

ДВАДЦАТЬ ВОСЕМЬ ПРОЦЕНТОВ

Ю. Храмцов из Минска, С. Никитенко из Иркутска, В. Чепурной из Новосибирска, ряд других читателей просят сообщить, сколько легковых автомобилей наша страна экспортировала в 1977 году.

Начальник Главного планово-экономического управления Министерства внешней торговли СССР В. Клочек, выступая на страницах «Экономической газеты» (1976, № 18), назвал цифру 362 тысячи. Это почти на 5% больше, чем в 1976 году (345 тысяч). Если соотнести число советских легковых машин, поступивших на зарубежные рынки в 1977 году, с их годовым выпуском (1260 тысяч), то получим, что экспортировано было чуть более 28%.

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА



О правилах движения от „А“ до „Я“

У ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПЕРЕЕЗДА

Усложняется с каждым годом обстановка не только на автомобильных магистралях. Постоянно растут интенсивность и скорости движения поездов на железных дорогах страны. Иной раз взглянешь на проносящиеся мимо вагоны — сосчитать трудно: 100—120 км/ч, а иногда и еще больше. И если пересечения дорог, с чем все водители, конечно, согласны, надо считать самыми опасными участками пути, то железнодорожные переезды опасны вдвойне. Посмотрите, например, как скрупулезно, со многими предосторожностями оповещают водителей знаками о приближении к железной дороге. Дело не ограничивается соответствующими дорожными знаками и их дублированием непосредственно перед переездом. Специальные дополнительные таблички и указатели сообщают вам и о количестве стальных путей, которые предстоит пересечь водителю, и о технических средствах управления движением на переезде, и об особо опасном переезде.

Совершенно очевидно, что не заметить железнодорожный переезд невозможно. Первый предупреждающий знак встретит вас за 150—300, а второй — за 50—100 метров от переезда. Наконец, перед самыми путями знаки и таблички «Берегись поезда» в последний раз призовут вас быть бдительными и осторожными. Так не останьтесь глухими к этим напоминаниям. Прежде всего на время забудьте об обгонах и стоянке. В 100-метровой зоне перед переездом обгоны запрещены, а в обе стороны от него — и стоянка. Остановиться же на короткий срок можно на обочине. Думаю, никому не придет в голову развернуться на самом переезде, но все-таки напомню, что правила запрещают и это.

Если мы задумаемся над смыслом всех этих запрещений, то без труда, наверное, поймем, что все делается для повышения пропускной способности железнодорожных переездов, чтобы водители проезжали их беспрепятственно и побыстрее. А для этого, понятное дело, надо устранить любые помехи на подступах к ним.

Что касается самой техники движения, то она должна быть подчинена одной цели — делать все так, чтобы случайно не остановиться на путях. Замечу, что если остановочный путь автомобиля на его наиболее распространенных скоростях составляет 40—60 метров, то железнодорожный состав в зависимости от конкретных обстоятельств проходит от начала торможения до полной остановки расстояние от 1000 до 1700 метров. Избежать столкновения с неожиданным препятствием на пути машинист часто просто не в силах. Стало быть, во-первых, приближаясь к переезду и следуя через него, надо выбрать правильную дистанцию. Она должна быть такой, чтобы даже остановившееся почему-либо транспортное средство впереди не вынудило вас затормозить прямо на переезде. Вы должны всегда иметь возможность либо остановиться, не въезжая на переезд, либо объехать вставшего на пути. Поэтому не висите, как говорят, у другого водителя на хвосте. Во-вторых, выберите нужную передачу и скорость, чтобы нагрузки не оказались машине не под силу. Иначе это вызовет остановку двигателя со всеми вытекающими отсюда последствиями. Об этом не надо забывать еще и потому, что настил и покрытие дорог в зонах железнодорожных переездов иногда, к сожалению, оставляют желать лучшего, становятся дополнительными препятствиями на пути.

Кстати, о непредвиденной остановке. Если уж такое случилось, не паникуйте. Несколько секунд можно употребить на попытки пустить двигатель. Но не больше. Затем следует выйти из автомобиля и собственными силами или с чьей-либо помощью откатить его вперед или назад как можно быстрее. Грузовые автомобили можно передвинуть на несколько метров стартером на первой передаче или задним ходом. В безопасном месте можете спокойно заниматься двигателем, выяснять причины его отказа, не подвергая опасности ни себя, ни других. Конечно же, когда в машине есть пассажиры, следует сразу высадить их и удалить от переезда, а затем уже предпринимать все, о чем шла речь.

Если вы видите, что своими силами автомобиль с путей не убрать, а отбуксировать некому, надо предупредить о случившемся машиниста приближающегося поезда. На регулируемом, пользуясь терминологией соответствующего раздела Правил, железнодорожном переезде это сделает дежурный, а на нерегулируемом позаботьтесь на этот счет сами. Либо пошлите в ту и другую сторону вдоль путей кого-нибудь из пассажиров, объяснив им, как следует подавать машинисту сигнал остановки (круговыми движениями руки с каким-нибудь ярким предметом, а ночью — с факелом или фонарем). Либо, когда вы на дороге один, при появлении поезда бегите ему навстречу, сами подавая эти сигналы. Помните цифры остановочного пути железнодорожного состава? С учетом этого расстояния надо постараться заблаговременно предупредить о препятствии на пути машиниста.

Теперь о сигнализации на самом переезде. В качестве световой здесь используются, как известно, светофоры: обычные или с попеременно мигающими одним-двумя красными огнями. Переезды с автоматическими шлагбаумами, кроме того, оборудуются звуковой сигнализацией. Мигающие огни говорят о том, что к переезду приближается поезд. Но и при негорящих огнях без оглядки двигаться через пути не следует. В конце концов, ведь может отказать и сигнальная аппаратура. Такие случаи бывают. Поэтому убеждайтесь всякий раз в отсутствии приближающихся поездов, а затем уже въезжайте на переезд. Особое внимание необходимо тогда, когда обзорность пути ограничена или просто затруднена.

К сожалению, видимо, не все еще водители хорошо уяснили значение световой и звуковой сигнализации на переездах. Часто приходится сталкиваться с тем, что люди ориентируются только на положение шлагбаума. Сколько раз видишь: уже звучит ревун или замигали красные огни, а водитель на это ноль внимания: шлагбаум, мол, еще открыт,



почему же не проскочить! Загляните в Правила дорожного движения: ведь в таких случаях останавливаться надо независимо от положения шлагбаума. Торопливость здесь может стоить очень дорого. Увы, по данным статистики, которой мы располагаем, именно пренебрежение сигналами на переездах, стремление проехать побыстрее, не оценив обстановку на путях, и является главной причиной происшествий на пересечениях автомобильных и железных дорог. Вот недавний пример. Минувшей весной на участке Баскунчак — Красный Кут водитель И. Исаилев из Старо-Полтавского отделения «Сельхозтехники» (Волгоградская область), не обратив внимания на сигналы и не убедившись в отсутствии поезда, выехал на пути в момент подхода к переезду скорого пассажирского состава Ашхабад — Москва. Только по чистой случайности поезд после столкновения не сошел с рельсов и не произошло катастрофы. Однако пассажир автомобиля погиб, а сам водитель получил тяжелую травму.

Немало происшествий — результат грубейшей недисциплинированности водителей. Известно, например, что на большей части железнодорожных переездов устанавливаются полушлагбаумы, перекрывающие лишь правую половину дороги, да и то иногда не на всю ширину. Но это не значит, что, пользуясь отсутствием физической преграды, можно взять левее и пересечь железнодорожное полотно. А таких случаев, к сожалению, сколько угодно. Не могу не сказать еще об одном, потому что нарушил правила в этот раз водитель автобуса, а уж он-то не имеет права ни на какой риск. 9 апреля этого года на участке железной дороги Кретинга — Шяуляй водитель рейсового автобуса тельшяйского АТП (Литовская ССР) И. Митнюс на железнодорожном переезде у станции Тельшяй попросту объехал автоматический полушлагбаум и начал пересекать пути буквально под носом у приближающегося грузового состава. Одному пассажиру автобуса это стоило жизни, восемь получили разной тяжести травмы. Почему я привел этот случай? А вот почему. Если уж водители автобусов начали допускать такие вещи, значит воспитательная работа в некоторых автотранспортных предприятиях хромает на обе ноги.

Приходится констатировать, что и не оборудованных средствами сигнализации железнодорожных переездов по стране пока много. А здесь безопасность движения всецело зависит от дисциплины и благоразумия водителей. На таком переезде, и пропустив поезд, не торопитесь начинать движение. Надо убедиться, нет ли встречного ему состава, который вы могли не услышать в шуме проходящего мимо поезда. А в заключение хочу обратиться к Госавтоинспекции. На железной дороге существует строгий, но оправдавший себя порядок. Если машинист, управлявший локомотивом, проехал запрещающий сигнал, то независимо от последствий он лишается прав на управление локомотивами на длительное время. Почему бы не применять этот закон и при нарушениях Правил дорожного движения.

В. ДАВЫДОВ,
главный ревизор ГУП МПС СССР







Да, любят, видно, в Осинниках (Кемеровская область) всякого рода таблички при дорожных знаках. В дополнительных средствах информации ничего плохого, разумеется, нет. Если делается все грамотно, профессионально. Иначе можно получить и противоположный результат: таблички будут не помогать водителю, а мешать, вызывать недоумение. Вот как в этих, например, случаях.

В самом деле, кому ограничена скорость до 10 км/ч! Транспортным средствам! Но при чем здесь тогда табличка «Берегись автомобиля»! Для водителей это звучит как-то смешно, не правда ли! Не иначе как вся эта информация обращена к пешеходам. Но шагом такую скорость и не разовьешь никогда.

А вот другая загадка. То ли это поворот, опасный в гололед, то ли на этом повороте всегда гололед, в любое время дня и года, во что, конечно, нельзя поверить. Но если гололеда нет, а табличка утверждает, что есть, то совсем плохо. Водитель еще подумает в другой раз: стоит ли вообще обращать на нее внимание.

А вот ситуация у пешеходного перехода. Табличка говорит: пешеходный переход здесь, а предупреждающий знак — ничего подобного: он через 50—100 метров впереди. Чему же верить!



И опять туман

Приближается пора, когда туманы на дорогах будут поджидать водителей довольно часто. На страницах журнала мы уже не раз вели речь о безопасности движения в этих условиях и о том, как рационально использовать осветительные приборы, в частности противотуманные фары при ограниченной метеорологической видимости. Однако, судя по многочисленным письмам читателей, до сих пор не только у водителей, но и у некоторых работников ГАИ сохраняются неверные представления об особенностях противотуманных фар и возможностях их применения. Поэтому есть смысл продолжить разговор.

Довольно широко распространено мнение, что противотуманными делает фары их желтая окраска, что только желтый свет не слепит, отражаясь от микроскопических частиц влаги тумана, и обеспечивает большую дальность видимости. Эта очевидная ошибка порождает другую: многим представляется, что достаточно рассеиватель фары любого типа окрасить в желтый цвет, и она становится противотуманной.

Эксперименты и теоретические исследования, проведенные в нашей стране и за рубежом, однозначно показали, что эффективность противотуманных фар определяется лишь особым характером их широкого, стелющегося светового пучка, правильностью регулировки и установки, но не спектром излучения. Настоящие противотуманные фары могут быть и белыми, и желтыми. Например, самые современные отечественные противотуманные фары с галогенной лампой, устанавливаемые на автомобилях КамАЗ и ГАЗ—24, белого цвета. За рубежом выпускают широкий ассортимент фар с белыми и желтыми рассеивателями. Бесполезно и недопустимо вместо противотуманных устанавливать фары другого назначения, например тракторные, с окрашенными в желтый цвет рассеивателями.

Следовательно, не имеет значения, какого цвета дополнительные фары, важно, чтобы они были противотуманными по светораспределению. Надо также, чтобы они были правильно установлены и отрегулированы, а на одном автомобиле — одинакового цвета. Все это узаконено действующим ГОСТ 8769—75.

Теперь о применении фар при ночных туманах.

Многие водители полагают, что одновременное включение противотуманных фар и фар ближнего света увеличивает опасность ослепления при встречных разъездах. Это ошибочное мнение не подтверждается ни расчетами, ни экспериментами. Многочисленные наблюдения и замеры в реальных дорожных условиях показали, что в туман при сильном дожде и снегопаде освещенность дороги фарами, от чего, собственно, и зависит уровень ослепления, резко уменьшается. Вот некоторые цифры для сопоставления. В ясную погоду при максимальной дальности видимости встречный разъезд автомобилей, оснащенных современными фарами головного света с европейским асимметричным светораспределением, происходит без ослепления, если на расстоянии 25 метров между ними освещенность на уровне глаз водителей не превышает 0,5 люкса. При движении в среднем тумане (метеорологическая дальность видимости до 100 метров) свет фар ослабляется, рассеиваясь на частицах тумана, и освещенность на той же дистанции снижается до 0,18 люкса, иными словами, почти втрое. Практически это означает, что при среднем тумане количество фар головного света можно без опасности ослепления утроить. В очень плотном тума-

Решают секунды

Для начала расскажу, как говорят, случай из жизни. Выдающийся советский хирург профессор Н. А. Богораз спешил в госпиталь к тяжело раненному бойцу. Но беда пришла неожиданно к нему самому. В пути он попал под трамвай и лишился обеих ног. Не растерявшись, превозмогая ужасную боль, профессор сумел остановить сильное кровотечение, а когда подоспела медицинская помощь, даже руководил действиями врачей, находясь в полном сознании.

Случай, конечно, неординарный, но в высшей степени поучительный. Для водителей особенно. Почему? Да потому, что в дорожно-транспортных происшествиях, к сожалению, люди порой гибнут от куда менее тяжких травм. И только потому, что тот, кто может и должен оказать им помощь, медлит.

Чаще всего смерть пострадавшего в аварии наступает от острой потери крови. Существует мнение (кстати, об этом шла речь и в опубликованном в журнале репортаже «На 59-м километре»), что при сильных кровотечениях и 10—15 минут могут оказаться роковыми. Увы, порой и этого времени у нас нет. К примеру, при артериальном кровотечении из подключенной артерии смерть наступает уже через 1—2 минуты, а из бедренной или сонной — через десяток-другой секунд. Стало быть, в таких случаях ни о какой транспортировке пострадавшего, ни о каком ожидании «скорой помощи» без решительных попыток остановить кровь не может быть и речи. Тем, кто оказался на месте катастрофы, надо действовать самим.

Артериальное кровотечение необходимо останавливать немедленно при возникновении, прижав пальцем поврежденный сосуд к близлежащей кости. Затем надо быстро наложить жгут или закрутку из косынки, галстука и т. п. выше места ранения. Если нет перелома кости, кровоточащую артерию можно пережать, согнув до предела руку или ногу. Как видите, все это не так уж сложно. Нельзя только терять зря время. Вот на этот решающий фактор при обучении водителей приемам доврачебной помощи пострадавшим в авариях, на мой взгляд, и надо обратить самое серьезное внимание. Подчеркиваю, важно не просто уметь оказывать пострадавшему при аварии первую помощь, но и распознавать случаи, когда это должно делаться немедленно. Тем более при помощи самому себе. Здесь уж недопустима и незначительная потеря крови, ибо с ней предательски подкрадывается физическая слабость, а затем страх и трагическая развязка.

Замечено, что при кровотечениях из крупных сосудов работа сердца рефлекторно останавливается из-за быстрого уменьшения количества циркулирующей в системе крови, падения артериального давления и недостаточного наполнения сердца. Но это так называемая мнимая смерть, и человека еще можно вернуть к жизни, если сразу же

НА ДОРОГАХ

ПОЛЬША. Новые правила дорожного движения предоставили преимущество при проезде перекрестков общественному транспорту, а на обозначенных переходах — пешеходам. Если пешеход подошел к «зебре», автомобильный поток должен замереть, чтобы пропустить его. Милиция уже несколько лет требует этого от водителей и даже наказывает тех, кто игнорирует такие предписания, однако раздел о приоритете пешеходов вносится в правила движения впервые.

СФРЮ. Югославия стала семнадцатой страной в Европе, где введено обязательное применение ремней безопасности. С этого года все водители и пассажиры обязаны пристегиваться ремнем, если он есть на автомобиле, как при движении в городе, так и за городом.

АВСТРАЛИЯ. Ежегодно на дорогах страны фиксируется более 400 происшествий, в которых участвуют автомобили с туристскими прицепами. Основной причиной их является превышение скорости, перегруз автомобиля и прицепа и отсутствие у водителя опыта управления таким автопоездом.

БЕЛЬГИЯ. Министерство общественных работ сообщило, что 1130 километров дорог оборудовано искусственным освещением. По его мнению, благодаря этому число погибших в ДТП должно снизиться на 50 человек в год, а раненых — на 500.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. За последние годы возросло число ДТП, в которых пострадали пешеходы, причем 44% составляют дети до 15 лет. Из общего числа пострадавших 38% погибло и 26% получило тяжелые травмы.

ИТАЛИЯ. Чтобы управлять автомобилем, способным развивать очень высокую скорость, его владелец обязан иметь определенный водительский стаж и пройти дополнительное медицинское обследование, подвергнуться испытанию психиче-

не прн дальностн видимостн до 20 метров вообще об ослепленин не может быть и речн. В этих условиях освещенность ослабляется почти в 150 раз и возникает опасность, что автомобиль даже с включенными основными и противотуманными фарами вообще не будет замечен встречным водителем.

Таким образом, при движении в тумане нет проблемы ослепления светом встречных фар. Видимость тут ухудшается из-за ослабления излучения фар собственной машины, а прежде всего от вуалирующей дорогу пелены, которая светится порой ярче фар встречного автомобиля. К этому следует добавить, что противотуманные фары по классификации осветительных приборов относятся к дополнительным. И это не потому, что они устанавливаются в дополнение к основным, а потому, что они должны быть включены в дополнение к ним. Например, когда включен ближний свет головных фар. Применение только противотуманвых фар (разумеется, с включенными габаритными огнями) оправданно лишь в очень плотном тумане илн в метель, когда собственный блнжний свет слепит и ухудшает видимость.

И еще одно дополнение. При движении в туман в населенных пунктах противотуманные фары, безусловно, можно и нужно включать на городских улнцах. Если туман слабый и улица освещена, то с габаритнымн огнями, если сильный — с фарами блнжнего света.

Наконец, о применении противотуманных фар в ясную погоду, когда метеорологические условия не ограничивают вндимость. Они и тут могут быть полезны (повышая видимость и безопасность движения на поворотах, хорошо высвечнвая тротуары, остановки транспорта, обочнны) и потому эффективно использованы в качестве «городского» света.

Можно ли включать противотуманные фары в этих условиях и, если можно, как нми пользоваться? В мировой практике эксплуатации автомобилей нет единого мнения по этому вопросу. В ФРГ н Чехословакии, например, противотуманные фары разрешено применять только в тумане. Правила дорожного движения в нашей стране и ГДР допускают пользование ими на поворотах и в ясную погоду. А чтобы при встречных разъездах на закруглениях водители были одинаково застрахованы от опасности ослепления, следует руководствоваться следующим. Еслн встречные машины оснащены противотуманными фарами, то они должны быть включены вместе с фарами ближнего света. Если один из встречных автомобилей не оборудован противотуманными фарами, то разъезжаться следует с фарами ближнего света или на автомобиле, где есть противотуманные фары, могут быть включены только они (с габаритнымн огнями).

Почему при встречных разъездах на поворотах полезно пользоваться противотуманными фарами? Дело в том, что, создавая симметричный по горизонтали световой пучок, они одинаково эффективны и не ослепляют ни при левых, ни при правых поворотах. В то же время фары с аснмметрнчным европейским распределеннем ближнего света на правых поворотах слепят встречных приподнятой (на 15°) правой частью светового пучка, предназначенной для интенсивного освещення обочин.

В заключение следует еще раз подчеркнуть, что все сказанное в пользу противотуманных фар справедлнво лишь в том случае, если они правнльно установлены н отрегулнрованы. Фары должны располагаться симметрично относительно продольной осн автомобнля, не более чем в 40 см от его краев н не выше фар головного света. Допустимая высота их установки над дорогой — 25—75 см. Правнльной регулировка противотуманных фар считается в том случае, когда высота верхией светотеневой границы на вертикальном экране, расположенном в 5 метрах от автомобиля, ниже высоты центров фар на 15—20 см.

К. ЛЕВИТИН,
каидидат технических наук

прнступить к непрямому массажу сердца и искусственному дыханию способом «изо рта в рот». И здесь все решает фактор времени. Если в течение 4—7 мннут кровоснабжение не будет восстановлено, разовьются необратимые процессы омертвения коры головного мозга. И вот тогда уже действительно все будет кончено. Можно привести н другие случаи, требующие немедленного вмешательства, — пожар, удушье, кислотные ожоги и т. п.

Конечно, оперативность, о которой здесь идет речь, возможна лишь при прочных медицинскнх знаннях и навыках. Подчеркиваю — навыках. А их, понятное дело, приобрести можно только на практических занятиях. И это вторая сторона вопроса, на которую мне хочется обратить внимание. К сожалению, медмннмум на курсах шоферов или в органнзациях обществ автомотолюбителей пока что сводится в основном к рассказу преподавателя илн, в лучшем случае, показу того или иного приема. Обучаемые же остаются в это время пассивными наблюдателями происходящего. Между тем доказано, что таким путем хотя бы сформировать, не говоря уж о том, чтобы довести до автоматизма, любой навык в любом деле невозможно. Любители разговорной формы преподавания ссылаются чаще всего на недостаточное материальное обеспечение занятий. Но ведь для них никакого особого оборудования и не требуется. Содержимого аптечки и обычных подручных материалов вполне достаточно.

А для совершенствования приобретенных навыков, мне думается, неплохо было бы включать такне вопросы в задания на соревнованиях водителей по профессиональному мастерству.

Практическое обучение водителей медицинским навыкам необходимо и для их морально-пснхологнческой подготовкн к действням в чрезвычайных ситуациях. Не секрет, что многие из ннх теряются при виде, скажем, струи кровн, бьющей из раны, боятся приблизиться к огню, а травма, полученная человеком, так угнетающе действует на их пснхику, что они в это время забывают даже самые элементарные приемы доврачебной помощи. Понять их по-человечески можно. Но ведь от беды никто из нас не застрахован, и все мы должны вовремя приходить друг другу на помощь, преодолевая страх, растерянность, испуг. Третьего, как говорится, не дано. Речь идет о жизнн нли смерти. Преодолеть этот психологический барьер отрицательных эмоцнй, возникающнх при внде тяжелых травм, помогает имитацнонный метод обучения. В популярной литературе и пособиях можно найти описания н простейшнх нмнтаторов кровотечения, и, как мы говорим, медицинских фантомов-манекенов, на которых можно треннроваться. Во всяком случае, совершенно ясно, что только одновременная практнческая медицннская и морально-психологическая подготовка водителей к оказанию первой помощн пострадавшим даст им не только необходнмые знання, но и твердые навыкн, уверенность в себе и мужество прн несчастных случаях на дорогах. Уверен, это спасет тысячи людей.

В. ЗЕМИТАН,
преподаватель нниститута усовершенствования врачей

г. Киев

ВСЕГО СВЕТА

ской годностн (быстроты рефлексоа н пр.). Выдержавшне твкую проверку получают специвльное свндетельство на право управлення.

США. Около 2500 ДТП в штате Индиана, случнвшнхся в 1970—1975 гг., были проанализнрованы специалнстамн. Нв первое место онн поставнлн неправнльные действня водителей (около 90% ДТП), затем неудовлетворнтельные дорожные условня (около 35%) н плохое техническое состоянне автомобнлей (4%).

США. На ряде последних моделей автомобнлей вместо прнменявшнхся ранее пневматическнх устанавлнваются гндравлнческне сервоусилнтелн тормозов. Одной нз главных частей новой снстемы является гндроаккумулятор, обеспечивающнй еще два торможення двже после падення давлення.

ФРАНЦИЯ. В стране прошла кампання по обеспечению безопасностн пешеходов пожнлого возраста. Как указывается, ежегодно жертвамн ДТП здесь становятся 24 тысячн пешеходов 65 лет н стврше. Из ннх около 2 тысяч погнбвет. Межведомственный комнтет дорожной безопасностн рвзрвботвл н опублнковал ряд советов для пожнлых людей.

ФРГ. На выставке средств меднцнны на транспорте демонстрнровался ремень безопасностн, замок которого прн наездах со скоростью более 15 км/ч автомвтическн раскрывается через 8 секунд после столкновення нлн остановкн автомобиля после опрокндывання.

ФРГ. Психологн н специалнсты по безопасностн двнження опросом большой группы водителей установнлн, что не только отрнцательные эмоцнн повышвют фактор рнска прн упрввленнн автомобнлем. 18% опрошенных счнтают, что радостные пережнввння в этом смысле твкже опасны.



Не думайте, что эта тема касается узкого круга водителей. Горные районы в нашей стране занимают около трети всей территории. Многие из них очень иаселены, имеют развитое народное хозяйство. А главное — основным здесь, а иногда единствеиным видом траиспорта является автомобиль. Все чаще забираются в горы и автотуристы. Однако условия движения в горах отличаются особой сложностью. Потому, к сожалению, и аварийиость здесь аыше, и последствия любых происшествий тяжелее. Как же должиы учитывать водители, да и ие только они одни, специфику горных дорог, что надо сделать для повышения безопасности движения в этой обстановке?

Горные дороги редко идут напрямик. Они петляют в ущельях, огибают выступы скал, взбираются на перевалы, скрываются в туннелях. Здесь часты затяжные подъемы и спуски, крутизна которых достигает 10—12%, тогда как на обычных дорогах продольные уклоны не превышают, как правило, 3—5%. В плаие оии изобилуют миогочисленными поворотами, которых иногда иабирается до 10—15 иа одиом километре. Представьте себе, что это значит: 50—100 метров в пути — и поворот. Если учесть к тому же, что примерио у трети звкруглений радиусы составляют всего 40—70 метров, а порой и того меньше, то нетрудно понять, какие высокие требования предъявляются здесь к водителям в части правильного выбора скорости. Это подтверждает и статистика ДТП: типичные аварии иа таких участках — занос машины, опрокидывание или съезд с дороги, главным образом в результате ошибок в выборе скорости движения.

Здесь спешить иельзя. Чтобы вписаться в поворот, порой надо снизить скорость автомобиля в два-три раза, а нередко и 20 км/ч оказываются выше допустимого. Кто забывает об этом, без преувеличения, рискует жизнью. Ведь дороги в горах очень часто проходят по самому краю обрывов, пропастей.

Но это не все. Многочисленные повороты, спуски и подъемы резко ограничивают видимость. Стало быть, приходится отказываться от обгонов и держаться своей стороны проезжей части. Водители должны понимать это сами, ведь перед каждым поворотом знак «Обгон запрещен» не поставишь. Конечно, будут у вас иа пути и участки, когда обогиать другого водителя можио, но делать это надо с большой осторожностью и предусмотрительиостью. Знайте, что здесь так быстро набрать скорость, как иа равиине, вам удастся ие всегда. Высоко в горах плотность воздуха умеиьшается, что ведет к худшему наполнению цилиидров и, естестввеиио, падеиию мощиости двигателя. Скажем, на высоте 2000 метров тяговые качества автомобиля сиижаются настолько, что путь разгона возрастает на 85—90%, то есть почти вдвое. Это обстоятельство осложняет обгои, и не учитывать его иельзя.

Чем выше в горы подымается автомобиль, тем суровее становятся и климатические условия. Здесь и зима дольше, и часты метели, тумаиы, гололед, и температура воздуха всегда ииже. При изменении рельефа она порой дает такие перепады, что водителю и машине часто в течеиие одного дня приходится двигаться в разных климатических зонах — жаркой, умерениой, холодной. Неожиданиые осадки и температурные колебания делают дорогу скользкой и опасной, а погода в горах меияется быстро. Поэтому ие расслабляйтесь, будьте в постояииой готовиости к преодолеванию возможных препятствий на пути.

Конечио, хорошо было бы аыпрямить дороги в горах, умеиьшить крутизну подъемов и спусков, увеличить радиусы закруглеиий и ширину обочии. Одиако иадо реальио смотреть иа вещи. Все это связаио с большими объемами земляных работ, с труднейшей выемкой скальных груитов, а потому требует огромных материальных затрат и времени. При реконструкции все это по возможиости делается, разумеется, ио видеть в этом главный путь к повышению безопасности движения в горных районах страны пока преждевременно. Более доступио улучшеиие таких эксплуатациоииых качеств существующих гориых дорог, которого можно достичь и без больших капитвльных вложеиий.

Прежде всего я имею в виду улавливающие кармаиы иа спусках. Оии позволят спасти положеиие и в случае выхода из строя тормозов, иа которые, как известио, в горах ложится большая иагрузка. Устройство иа подъемах дополиительной полосы для движения тихоходиых машии ликвидироаало бы многие авврийные ситуации при обгоиах. Специальное шероховатое покрытие проезжей части горных дорог и колесоотбойиые брусья и тумбы значительно снизили бы вероятность заносов автомобилей и тяжесть их последствий.

На поворотах нужны переходные кривые, позволяющие плавно вписаться в поворот с постепеииым иарастаиием центробежной силы. Они значительио повышают устойчивость автомобиля, облегчают управление им. Весьма эффективиы здесь и виражи, но хочу заметить, что иа крутых поворотах малого радиуса целесообразно делать их ступенчатыми, когда наибольший иаклои имеет внешний край. Такие коиструкции виражей позволяют увеличить безопасную скорость иа 20—40%. Я уж не говорю о том огромном значении, которое имеет на опасных участках дорожная разметка — осевые и разделительные линии, направляющие островки и т. п.

Есть за что критиковать ие только дорожииков. Нуждается в улучшеиии и третье звено рассматриваемой системы — автомобиль. Скажем, наши серийные грузовики недостаточио приспособлеиы к специфическим условиям эксплуатации в горах. Назрела необходимость в горных модификациях с устройствами, компенсирующими падеиие мощности двигателя с увеличеиием высоты над уровием моря, дополиительными тормозиыми системами, более жесткими кабииами и т. д. Нужны иадежиые замки, исключающие самопроизвольное открывание дверей, установки, обеспечивающие оптимальиый микроклимат, который благотворио сказывается на работоспособиости водителя.

Одиим из важнейших условий безопасиости движения на гориых трассах является безупречиое техиическое состояиие автомобиля, особеиио его тормозов и рулевого управления. Их выход из строя приводит к тяжким последствиям и на равииных дорогах, а в горах становится катастрофичиым. Выезжая в горы осенью и зимой, запаситесь цепями противоскольжения. Они особеиио эффектианы при движеиии по засиеженной дороге.

Возвращаясь к водителям, скажу, что их работа за рулем на гориых дорогах отличается большой физической и психической нагрузкой.

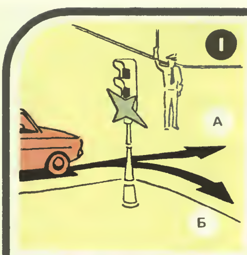
Здесь к ним предъявляются особеиио высокие требоаания. Нередко ошибочные действия водителя в экстремальных ситуациях объясияются ограничеиностью его психофизиологических возможностей. Убежден, что ездящих в горах иадо периодически проверять на специальиых тренажерах, имитирующих различные аварийные ситуации. В автопредприятиях, где иалажеи предрейсовый медициискнй осмотр, проводить его следует ежедиевно для всех без исключения водителей.

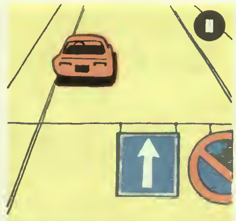
С молодыми, недостаточно опытными водителями иеобходимо проводить специальные заиятия по вождеиию в горных условиях. В их программу должио входить торможение иа затяжных спусках, преодолеваиие затяжиых подъемов, выбор безопасиой скорости в различных ситуациях, вождение в гололед, грязь, тумаи. Для отработки действий водителя в аварийной обстановке стоит оборудовать специальные площадки.

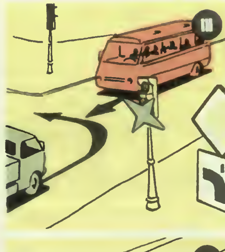
Естествеиио, что решить проблему безопасности движения иа горных дорогах какими-либо отдельными мероприятиями невозможно. Тут нужен комплексный подход. Помимо всего сказанного, весьма важное значение имеет совершеиствование системы оргаиизации движения, четкий контроль за работой водителей, оперативиая помощь им. Например, иа безопасность движеиия в горах особеиио сильио влияет метеорологическая обстановка. Поэтому иеобходимо ежедневно оповещать водителей о состоянии погоды и проезжей части дороги, своевремеиио предупреждать об ожидаемых метелях, гололеде, тумаиах, обвалах и оползнях, резком измеиеиии температуры воздуха, атмосферного давлеиия.

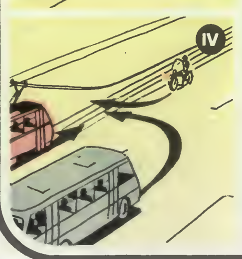
Т. ШИЛАКАДЗЕ

г. Тбилиси









ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. В каких направлениях может двигаться водитель в показанной обстановке?

в любом 1 — только А 2 — только Б 3 — движение запрещено 4

II. Разрешена ли стоянка на этой стороне дороги?

разрешена 5 — запрещена 6

III. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля 7 — водитель автобуса 8

IV. В какой последовательности должны проехать перекресток транспортные средства?

трамвай, мотоцикл, автобус 9 — трамвай, автобус, мотоцикл 10

V. Кто из водителей правильно выполняет разворот?

только А 11 — оба правильно 12 — оба неправильно 13

VI. Могут ли эти водители проезжать перекресток одновременно?

могут 14 — не могут 15

VII. Можно ли пересекать такую линию разметки?

можно 16 — нельзя 17

VIII. Можно ли здесь обогнать мотоциклиста?

можно 18 — нельзя 19

IX. Можно ли эксплуатировать автомобиль без предусмотренного конструкцией бокового зеркала заднего вида?

можно, если заднее стекло ничем не закрыто 20 — нельзя 21

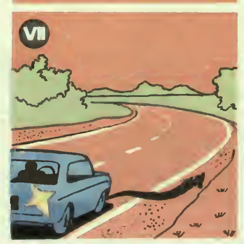
X. Как перевозить пострадавшего, если он получил ранение головы?

сидя 22 — лежа 23

Ответы — на стр. 39











КТО

Заметки со второго чемпионата страны на спортивно-кроссовых автомобилях «багги»

Назвав так отчет о самом юном в автоспорте первенстве страны, я вовсе не хотел тем самым вызвать какие-то негативные ассоциации вроде «петушиного боя». Напротив, при всей напряженности, я бы сказал, азартности главной в сезоне встречи баггистов она прошла превосходно и в спортивном и в организационном (с небольшими, правда, накладками) смысле. А название «Кто кого?» — это совсем о другом, о чем пойдет речь ниже.

Каюсь, с некоторым предубеждением относился к багги. Что ни говорите, на фоне привычной нам спортивно-гоночной классики, выраженной в ралли, «кольце», в треках-ипподромах, — в гонках на самодельных кроссовых машинах ощущается что-то второсортное.

Но все это рушится мигом при личной встрече с багги. Встрече, разумеется, не в выставочном павильоне и не на страницах журнала, а в большом деле, каким является всесоюзное первенство.

Для меня эта встреча состоялась в городе Тольятти, который был избран местом второго чемпионата страны (цитирую Программу) «по автокроссу на спортивно-кроссовых автомобилях «багги». Это придуманное кем-то скучное и не очень ладное с точки зрения русского языка название не отпугнуло, однако, тольяттинцев. Продемонстрировав завидные симпатии к автоспорту — до этого о багги подавляющее большинство их не имело никакого представления, — они дружно заполнили естественные трибуны вдоль трассы, примыкающей к территории Волжского автозавода. По визуальной оценке организаторов, в тот день сюда собралось свыше 20 тысяч человек!

Редакция «За рулем» отрядила на чемпионат целую бригаду, в состав которой, кроме автора этих строк, входили наш нештатный корреспондент инженер АЗЛК В. Аркуша, знаток спортивной техники, и фотокорреспондент В. Князев.

Столь большое внимание к этому, в общем-то одному из многих чемпионатов по автоспорту легко объяснить. В редакционной почте что ни день письма о багги: где увидеть, как построить, вышлите чертежи. Эти вопросы и просьбы, звучащие иногда мольбой, объективно отражают положение, с которым приходится сталкиваться повсеместно: людей, рвущихся в автоспорт, сегодня куда больше, чем возможностей, существующих для занятий им. И эти «ножницы» становятся все заметнее по мере развития массового автомобилизма. Автоспорт, интерес к нему в нынешних размерах — естественное продолжение начавшегося в девятой пятилетке нового этапа автомобилизации. Многие из тех, кто берет в руки руль автомобиля, через какое-то время стремятся попробовать себя, самоутвердиться как водители в ралли, гонках, кроссе. И тут уж ничего не поделаешь. Но где и как? Спортивной техники в обрез, специальных трасс тоже не густо. И вот, прослышав про багги, кто-то решает: это для меня. Поиски вариантов начинаются порой с письма в редакцию.

...Мы в Тольятти — прекрасном новом городе, родившемся вместе с ВАЗом. До начала чемпионата целые сутки, но все уже дышит им. По главным улицам, будоража особо рьяных болельщиков спортивным выхлопом моторов, движется пестрая колонна багги. На улицах, с балконов домов, у открытых окон ее приветствуют автомобилестроители. Шумный праздничный марш притормаживает на площадке у великолепного Дворца спорта. Здесь полуторачасовая стоянка, и каждый желающий может посмотреть, пощупать диковинные машины, поговорить с теми, кто их строил.

Здорово придумали эту увертюру к чемпионату товарищи из оргкомитета, где главное действующее лицо Владимир Иванович Белянов — заместитель генерального директора ВАЗа по транспорту. Он не просто почитатель автоспорта, а человек, глубоко понимающий его социальный смысл, его воспитательное значение в наше время. Видимо, поэтому, занятый с утра и допоздна большим государственным делом (хозяйство-то какое!), зам. генерального находит еще силы и время руководить автоспортом в масштабах ВАЗа.

Как ни привлекателен пролог к чемпионату, не он делает погоду. Ну и если говорить начистоту, то зрелище всех этих машин, среди которых были и фирменные красавцы и случайные самоделки, метко названные кем-то «чудовища», все же не поколебало меня во мнении о второсортности кросса на багги. А потом, в субботу же, началась официальная тренировка (в ходе ее — по времени определились места на старте), и все предстало совсем, совсем в ином свете. Вот уж поистине: «Лучше раз увидеть...» Внешне не очень мобильные, даже неуклюжие багги на кроссовой трассе выделывали просто чудеса (что там автородео!). Они стремительно карабкались по уклонам, прыгали с трамплинов, как бешеные, срывались с вершин холмов. Положение их в «плоскости и пространстве» все время менялось, и было во всем этом что-то веселое, задорное, что заставляло улыбаться и радоваться. И в то же время — это был спорт, серьезная темповая гонка, захватывающая дух даже на тренировке. И первое желание, которое возникло здесь же, на трассе, — попробовать самому. Да, да. Так захотелось испытать эти ощущения, повести вот хотя бы такую уютную и с вида простую машинку, под номером два, на которой только что гонщик лихо спустился с вершины трассы (это был вазовец Николай Мусатов).

Никогда раньше, даже в более молодые годы, у меня не возникало столь дерзкой мысли: сесть за руль гоночной «формулы» или проехать по зимнему ипподрому. Кто из рядовых автомобилистов отважится на это? А здесь вот так сразу: поехать самому. Наверное, от сознания, что и у тебя может получиться и что это не так-то уж опасно.

Кроссмен в багги не закрыт ни кузовом, ни обтекателем, и все, что он делает, беспрестанно крутя маленькое рулевое колесо, на виду. Да и вообще все события на трассе происходят на ваших глазах, как бы при вашем личном участии. Выбирай самые «жаркие» места и в безопасной близости от них (за двойным канатом) смотри, ощущай, переживай. Но, пожалуй, хватит эмоций.

Организаторы учли не совсем удачный опыт первого чемпионата в Цесисе и заменили систему трековых гонок привыч-

ными полуфиналами и финалом. В каждом из двух классов — II (до 1300 см³) и III (свыше 1300 см³) участников разбили на две группы. Те, кто занимал места с первого по девятое проходили в финал. Еще две путевки туда — 19-ю и 20-ю разыгрывали в заезде надежды. Вроде бы, такая система дает возможность сильнейшим беречь силы для решающего заезда: в конце концов, какое это имеет значение — первый ты или четвертый в полуфинале. Не тут-то было! Трасса багги с первых же секунд напоминала бурлящий котел. На каждом участке, каждом метре все кипело. Даже те, кому, как принято говорить, «ничего не светило», мчались вперед с такой страстью, с таким неиссякаемым темпераментом, что могло показаться, будто их отделяют от «золота» считанные метры.

Многим в тот день запомнился ленинградец М. Бубель. В девятку он не попал и заезд надежды начал не среди первых. А потом проявил характер. Вскарабкался даже на неожиданно остановившийся впереди багги, съехал с него, обошел всех до единого и прорвался в финал.

Через вереницу таких вот эпизодов шли победители к успеху. Публикуемые здесь фото Владимира Князева дают представление о том, что происходило на трассе в Тольятти.

Несмотря на непохожесть этих эпизодов, неожиданные повороты сюжета гонки, уже в ходе ее просматривалась некая общая линия. В каждом из полуфиналов, а затем и в финальных заездах единоборствовали две группы: спортсмены из автозаводских городов Тольятти и Запорожья (ижевцы и представители КамАЗа пока не вмешиваются в спор) и прибалтийские гонщики — пионеры этих соревнований, самостоятельно конструирующие и строящие багги. И те и другие несли потери. Серебряный призер чемпионата 1977 года О. Ааска из эстонского поселка Нуйя, воспитавшего плеяду мастеров багги, прибыл к финишу на буксире (в этой роли отлично проявили себя «нивы»). Один из соискателей наград темпераментный Н. Мусатов, представлявший «АвтоВАЗтехобслуживание», едва дотянул до конца полуфинального заезда: двигатель его багги со зловещим шипением изрыгал клубы дыма. И совсем уж печальный случай произошел в финале с прошлогодним чемпионом Н. Косенко (II класс). Ценой огромных усилий оторвался он от преследователя — хладнокровного опытного И. Резевскиса, создал запас прочности и за полтора круга до финиша остановился — провод замкнул на «массу». Хоть волосы рви от досады.

А теперь пришла пора назвать героев встречи — победителей чемпионата — 1978. В классе II это новый чемпион страны Илмарс Резевскис — токарь автобазы райпотребсоюза из латвийского города Тукумс, второй призер — Михаил Сосновский (г. Тольятти, «АвтоВАЗтехобслуживание») и третий Вальдемарс Вангс (авторемзавод в Цесисе, Латвия).

В «старшем» классе золотую медаль завоевал водитель-испытатель сборочно-кузовного производства ВАЗа Леонид Рева, «серебро» — прошлогодний чемпион Матти Виллемсон, слесарь из того же эстонского поселка Нуйя, и «бронзу» — инженер-конструктор завода «Коммунар» Игорь Тригуб. Я с намерением так упираю на производственную принадлежность лучших баггистов страны. Нетрудно, наверно, заметить, что и здесь половина их представляет автозаводы, другая — умельцев, самодеятельных конструкторов. Деление это в какой-то мере условно. Заводские гонщики все-таки тоже строят машины сами, «на энтузиазме», а прибалтийские спортсмены опираются на техническую помощь местных предприятий — авторемзаводов, мастерских «Сельхозтехники». И все же работать, творить им приходится в разных условиях.





В одном из ближайших номеров мы поместим статью В. Ариушин с обзором конструкций багги-78. Здесь отмечу лишь, что автомобили тольяттинцев и запорожцев в большей мере базируются на заводских узлах, выполнены более «фирменно». Их оппоненты, не располагая заводскими тылами, профессиональной конструкторской поддержкой, компенсируют отсутствие этих козырей неустанным поиском самостоятельных технических решений.

И в манере езды эти группы несколько разнятся. Гонщики из Эстонии и Латвии приходят в багги чаще всего из мотокросса и сохраняют верность его школе — импровизации, тонкому расчету. Заводчане же в основном из водителей-испытателей, и их почерк на трассе отличает рационализм, напористость.

Чемпионат 1978 года так и не решил спора этих двух направлений, не ответил на вопрос «кто кого?» Трудно брать на себя смелость и предсказывать, как развернутся события в дальнейшем, кто кого одолеет. А может и не нужно этого делать. Может быть так и надо, чтобы, соперничая, взаимно дополняя и обогащая друг друга, двигались оба направления вперед на благо автоспорту. И тогда проблема предстанет в ином виде. В необходимости скорейшей разработки заводской конструкции и начале ее серийного изготовления, с одной стороны, и выделении клубам целевым назначением комплектов агрегатов для сооружения багги — с другой. Не будем строить иллюзий. Принять и реализовать такую программу — дело не из легких. Что-то до сих пор не слышно голосов с заводов: «Мы возьмемся!» Возьмемся за выпуск багги для страны, ее автоспорта! На сегодня усилия редакции получить хотя бы чертежи лучших заводских конструкций для публикации в журнале окончились ничем. Так что, рассуждая трезво, надо понимать: само по себе это не произойдет. Но багги стоят того, чтобы за них бороться. Багги — это явление в нашем автоспорте, которое сулит многое, и прежде всего вовлечение в его орбиту новых городов (на этом чемпионате были уже представители Кемерова, Мурманска), новых коллективов, молодых людей, влюбленных в автодело.

Ну а что же делать пока тем, кто рвется к багги, хочет строить машины? Что ответить нашим многочисленным корреспондентам?

Мне хотелось бы сослаться здесь на мнение признанного авторитета в этих делах председателя подкомиссии багги комитета кроссов Федерации автоспорта СССР инженера Ф. Лисицы:

— Те, кто берется строить багги, должны отдавать себе отчет в том, что это не самоделка, не пустяковина, а серьезная спортивная машина. По динамике, безопасности к ней предъявляются сегодня требования не ниже, чем к гоночным конструкциям. К сожалению, не все это понимают, и в результате труд, время, материалы часто растрачиваются впустую. Всячески приветствуя рост парка багги, участие в их строительстве молодежи, мы все-таки считаем необходимым сделать эти оговорки.

Что ж, нам остается только присоединиться к этой точке зрения.

И в заключение назовем победителей в командном зачете. Это коллективы РСФСР, Латвии, Украины.

М. ТИЛЕВИЧ,
спецкор «За рулем»

г. Тольятти

ДВЕ УПУЩЕННЫЕ ПОБЕДЫ



Неизменно советский этап Кубка дружбы социалистических стран по кольцевым автогонкам проходил в Минске. И вот теперь—новоселье в Киеве. Трассу «Чайка» зарубежные участники увидели впервые. Однако и наши спортсмены еще не успели, что называется, прикататься к ней, хорошо изучить все ее особенности. По мнению тренера сборной ЧССР Ю. Белогоубека, трасса в столице Украины требует от гонщика высокого мастерства. Тут побеждает не только быстроходный автомобиль, мощный мотор, а еще и искусство спортсмена. Жаль только, что зрителей здесь мало.

Киевский этап открывал серию из пяти гонок, в которых разыгрывается Кубок. Он был примечателен не только тем, что проходил на новой трассе. Впервые в Кубке не стартовали заводские гонщики «Шкоды». В нынешнем году это предприятие выступает с тремя машинами на чемпионате Европы по кольцевым гонкам, и его жесткий календарь заставил заводских гонщиков «Шкоды» ограничиться этими соревнованиями. Поэтому в Киев в составе сборной ЧССР приехали незнакомые нам спортсмены из клубов СВАЗАРМа. Они располагают теми же автомобилями «Шкода-130РС», которые уже три года задают тон в Кубке. И хотя за рулем их были не столь уж умудренные опытом в международных выступлениях гонщики, в их победе мало кто сомневался.

Зеленый сигнал светофора — старт заезда на легковых автомобилях класса А2-1300 см³. Двум членам сборной Чехословакии — В. Барешу и В. Томашеку на «шкодах» удалось вырваться вперед. За ними — наши ребята: И. Дерешкявичус, В. Богатырев, В. Вайшвила. В этой ушедшей далеко вперед группе находился и польский гонщик М. Бублевич на ФИАТ-128 с передними ведущими колесами.

К 18-му кругу (а всего их предстояло пройти 22) спортсмены ЧССР занимали 1-е, 8-е, 14-е места, а у нашего трио — 2-е, 4-е и 5-е места. Казалось, до командной победы рукой подать. Но... На 19-м круге Вайшвила вплотную подошел к М. Бублевичу, занимавшему третью позицию. Попытка обойти соперника кончилась плачевно. Автомобиль Вайшвилы ударился об ограждение трассы, потерял заднее стекло, кусок магниевого колеса, а вместе с этим и четвертое место, которое надежно обеспечивало успех команде. Он финишировал двадцатым. Дорогой ценой обошлись необдуманные действия чемпиона страны, и она вынуждена была уступить первое место команде Чехословакии.

Если на старте серийных машин были свои фавориты, то среди участников, выступавших на гоночных автомобилях класса Б8-1300 см³, невозможно было заранее предугадать победителя. Не один год в равном соперничестве трех сборных — ЧССР, ГДР и СССР проходят эти гонки. На «Чайке» отличную возможность выиграть этап вновь имела наша сборная.

Почти весь заезд лидировал В. Гюнтер (ГДР), а в командном зачете до 16-го круга советская команда шла впереди. В. Барковский, Т. Напа и Г. Невераускас занимали соответственно 3-е, 4-е и 8-е места. И снова роковое «но» — теперь на 17-м круге. У машины Неверауская лопнул патрубок радиатора, и в несколько секунд мотор оказался обезвоженным. На финиш спортсмен прикатил автомобиль, подталкивая его руками. В итоге наша сборная сместилась на третье место.

Конечно, в автоспорте никто от поломок не застрахован, и все же при тщательной подготовке техники подобных дефектов, какой случился у Неверауската, можно избежать.

Что ж, как говорят, огорчения проходят, а опыт остается. Хочется надеяться, что, умудренная этим опытом, наша сборная на остальных четырех этапах сумеет выступить более успешно.

В. СИМОНЯН

г. Киев

Результаты соревнований

Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Бареш (ЧССР), «Шкода-130РС»; 2. В. Богатырев (СССР), ВАЗ-21011; 3. М. Бублевич (ПНР), «ФИАТ-128-купе»; 4. И. Дерешкявичус (СССР), ВАЗ-21011; 5. В. Томашек (ЧССР), «Шкода-130РС»; 6. В. Глушков (СССР), ВАЗ—21011. **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. НРБ.

Класс Б8-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Гюнтер (ГДР) СЕГ-МТ77; 2. В. Лим (ЧССР), «Авиа-1300»; 3. В. Барковский (СССР), «БПС—Эстония»; 4. Т. Напа (СССР), «Эстония—18М»; 5. Ф. Валович (ЧССР), «Металэкс-103»; 6. А. Кучеренко (СССР), «БПС—Эстония». **Командный зачет:** 1. ГДР; 2. ЧССР; 3. СССР; 4. ПНР.

Гоночные автомобили на старте. Под № 21 — В. Лим (ЧССР) на машине «Авиа-1300», установивший новый рекорд трассы «Чайка». Он прошел круг за 1 мин. 27,1 с.

Фото А. Елисеева

ГРАД МЯЧЕЙ В ПОЛТАВЕ

Советские мотоболисты отстояли Кубок Европы

Семь лет минуло с тех пор, как Советский Союз впервые принимал национальные сборные команды Болгарии, Франции, ФРГ — участников Кубка Европы по мотоболу. Тогда, в Элисте, наши спортсмены добились третьей по счету победы и снова оставили у себя почетный трофей. За эти семь лет советская команда пять раз отправлялась за рубеж в поход за Кубком. Ее соперниками, кроме постоянных соискателей приза, были сборные Англии, Бельгии, Голландии. Но неизменно вопрос о первом месте решался в матчах СССР — Франция. Лишь однажды, в 1972 году французские мотоболисты праздновали успех. Наши же спортсмены еще четырежды завоевывали Кубок, доведя счет победам до семи.

И вот снова главный международный турнир мотоболистов состоялся в Советском Союзе. Его участников принимала Полтава — город, где мотобол пользуется огромной популярностью, большей, чем любой другой вид спорта. Достаточно сказать, что на четырех матчах, проведенных в рамках турнира, побывало около 65 тысяч зрителей — цифра огромная по меркам зарубежных мотобольных стадионов. И это несмотря на то, что Кубок в этот раз оспаривали лишь три сборные — Голландии, ФРГ и Советского Союза (команда Франции не приехала).

Что ж, зрители не пожалели, что пришли на стадион. К великой их радости, он предстал в обновленном виде — нарядный, с реконструированными трибунами и великолепным полем. Да и скучать им не пришлось. В солнечные, жаркие дни здесь обрушился настоящий град — град забитых мячей, один краше другого. Всего в турнире было зафиксировано 31 взятие ворот (в среднем почти по восемь голов за игру). Правда, 19 мячей влетели в ворота сборной Голландии — команды молодой, не имеющей пока достаточного опыта международных выступлений. Трудно передать словами, с каким воодушевлением зрители поддерживали наших спортсменов. Говорят, что аплодисменты, традиционные «Шайбу!», «Молодцы!» были слышны даже в мотеле, где размещались участники, почти в двух километрах от трека. В конечном счете, зрители были вознаграждены: Кубок Европы вновь, в восьмой раз был вручен капитану нашей сборной Николаю Анищенко, а над стадионом в честь победы прозвучал Гимн Советского Союза. Однако путь к почетному трофею оказался тернистым и конфликтным, и об этом стоит сказать особо.

Наша команда начала подготовку к нынешнему турниру в конце прошлого года. На первом тренировочном сборе спортсменам были предоставлены новые мотобольные мотоциклы, сделанные на базе кроссовой модели класса 250 см³ ковровского завода. Объективности ради отметим, что работы с ними значительно поубавилось, хотя спортсмены вновь внесли целый ряд переделок. Но уже в который раз совершенно непригодным оказалось электронное зажигание, поставленное по кооперации. Все попытки наладить его окончились неудачами, и перед самым Кубком мотоболисты отдали предпочтение магнето. Тем не менее команда имела больше, чем в прошлые годы, времени для тренировок, для того, чтобы сыграться. В сборной, наряду с ветеранами элистинцами Н. Анищенко, И. Белявцевым, В. Кравцовым, В. Кузыченко, А. Резниковым и полтавчанами Ю. Алексиским, В. Захаровым, появились два интересных перспективных игрока — С. Часовских из города Видное Московской области и А. Белоусов из Вознесенска. Кстати, первый из них свой международный дебют отметил тремя великолепными голами в ворота команды Голландии. Подготовка сборной, которой руководил старший тренер В. Мосин, не внушала каких-либо опасений в успешном исходе ее борьбы за Кубок.

Свой первый матч сборная СССР провела с голландцами (все три команды сначала встречались между собой в однокруговом турнире, а затем две сильнейшие оспаривали Кубок в финале). Играла она легко, красиво и без особого труда добилась победы со счетом 10 : 0. Но уже вторая встреча, Голландия—ФРГ показала, что расчеты западногерманских мотоболистов не беспочвенны. Забив девять «сухих» мячей, они в заочном поединке с нами выглядели равными. Но дело даже не в этом. В прошлом году спортсмены ФРГ не выступали в Кубке и, судя по всему, перерыв пошел им на пользу: с чисто немецкой пунктуальностью они полностью скопировали у нас все, что касается подготовки техники и тактического построения игры. Их мотоциклы «Майко» и «Сузуки» показывали такие скорости, что у некоторых специалистов возникли сомнения: не увеличена ли кубатура двигателей (кстати, ни на одном из турниров объем цилиндров не замеряли).

Все это в полной мере испытали на себе наши мотоболисты в первом предварительном матче с западногерманской сборной. Хотя он практически ничего не решал — обе команды уже обеспечили себе место в финале, — спортсмены ФРГ сражались с такой яростью, с таким обилием грубых приемов, что надолго нарушили привычные игровые связи советских мотоболистов. «Ковровцы» ничего не могли противопоставить стремительным рывкам зарубежных мотоциклов. И вновь, в который раз мы уже встретились со своеобразной, мягко говоря, трактовкой правил со стороны судей ФРГ (в связи с тем, что голландцы привезли только одного арбитра, принцип нейтральности судейства осуществить не удалось). В ходе турнира на совещании судей, а затем и на заседании международного жюри разбирались некоторые спорные трактовки правил. Были еще раз тщательно изучены тексты кодекса ФИМ и мотобольные дополнения на английском, русском, немецком и французском языках. И ни в одном из них не оказалось той трактовки, на которой настаивали арбитры из ФРГ Б. Вестерманн и О. Рейтер. Это подтвердил и спортивный комиссар ФИМ П. Франьё (Франция). Тем не менее оба судили по каким-то своим правилам, не замечая нарушений со стороны соотечественников и находя несуществующие ошибки со стороны советских мотоболистов, а затем применяя к ним самые суровые санкции.

Это испортило впечатление от игры. В первом матче сборная СССР все же сумела тактически перестроиться: она отказалась от соревнования в скорости, стала действовать разнообразно, постоянно меняя направление атак. Проигрывая после двух периодов 1 : 2, наши мотоболисты под занавес встречи сумели забить подряд два мяча и вырвать победу. Финал же проходил в особо нервной обстановке. Достаточно сказать, что семь игроков были удалены на пять минут и до конца игры с правом замены. Все семь мячей, забитых в этом матче, начинали свой путь в сетку ворот с одиннадцатиметровой отметки. Основное время не дало преимущества ни одной из команд — 2 : 2. Победный гол за минуту до конца второго дополнительного тайма забил В. Кузыченко. В итоге 4 : 3 в пользу сборной СССР.

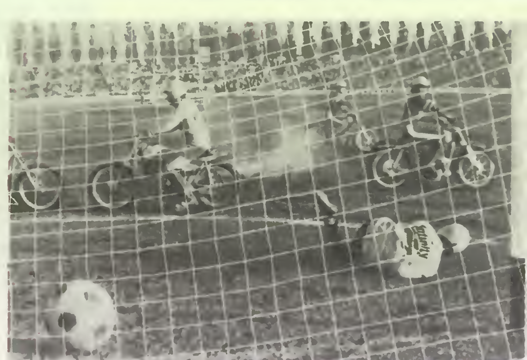
Турнир завершен. Поздравляя наших мотоболистов с очередной победой, надо отдавать себе отчет в том, что их выступление подняло целый ряд проблем. Имея преимущество в технике езды и обращении с мячом, а также в разнообразии тактических средств, они приняли прямолинейную скоростную игру западногерманских спортсменов и до финального свистка не сумели продемонстрировать свои козыри. Лишь мужество, полная самоотдача в борьбе принесла им успех.

Слов нет, ковровский завод проделал большую работу, создав специальный мотобольный мотоцикл. Но за это время наши соперники (в данном случае из ФРГ) ушли далеко вперед в подготовке техники. Можно ожидать, что и сборная Франции преподнесет в будущем сюрприз. Для ликвидации разрыва требуются новые усилия и, видимо, не одного года. А пока советской сборной, всем клубным командам нужно искать новые пути совершенствования тактики игры, разучивания стандартных положений, в частности исполнения 16-метровых ударов. В прошлом чуть ли не половина из них заканчивалась взятием ворот соперников. Ныне ни один из таких ударов не закончился голом.

Настала пора всем заинтересованным национальным федерациям, и прежде всего ФМС СССР, направить в ФИМ свои предложения по совершенствованию, уточнению некоторых пунктов правил игры. Спорных вопросов не так уж много, но они способны повлиять на результаты матчей.

Б. ЛОГИНОВ,
председатель комитета мотобола
ФМС СССР

г. Полтава



В поте лица трудился весь матч со сборной СССР вратарь голландцев Т. Майерс, но и на этот раз он оказался бессилен отразить удар Ю. Алексиского (на фото крайний справа). По итогам турнира Юрий получил специальный приз за самый красивый гол Кубка Европы.

Фото Ф. Гирченко

И соревнования и отдых

Кто участвоввл в автомобнльиых соревиованиях, тот знает, что в ралли входит движение с равномерно заданной скоростью по легенде нлн карте на отдельных участках трассы. А составной частью миогоборья являются различиые фигуры маиеврирования. Известио также, что спортсмен ие может участвовать одновременно, в один день и в ралли и в миогоборье. И ин в одном нз этих вндов ои ие вступает в борьбу в середиие или коице соревиоваиия. Во время состязаиий ему некогда обозревать окрестности, осматрнвать достопримечательностн н посещать музеи. Завоеваииые иаграды н призы ои получает лншь после подведеиия итогов всей спортивиой борьбы.

Нам, членам команды московского городского совета общества автомотолюбителей, довелось участвовать в таких соревноваииях, где все, о чем говорилось выше, было возможно. Четыре выходных дия продолжались онн. Каждый мог стартовать в любом, а также в двух, трех нлн во всех четырех. И тем не меиее выиграть прнз или грамоту за отдельное дополнительиое соревиоваиие, по их сумме, итогу иескольких диеи. На трассе, если идешь строго по легеиде и в свое время, тебя ожидают поощрительиые призы: фотосувеиирь, киигн, вымпелы, памятные медалн.

В городах и иаселеииых пуиктах, где предусмотреи коитроль времеии (КВ), проходят состязания по автомногоборью в присутствин миогочислеииых зрителей. На трассе ралли, где есть историческне места или достопрнмечательности, устранваются перерывы для их осмотра. По окоичвинн дня соревиований предусмотреи ннтересный досуг: кииофнльмы, встречи с представителями местной общестеиностн н, конечно, объявленне результатов.

Таковы общне черты соревиоваиий, организованных центральным советом латвийского добровольного общества автомотолюбителей. Примечательно, что активистам райоииых советов общества поручалось органнзовать у себя на свой выбор дополнительиые соревноваиия. Затем, связав места нх проведеиня одной легендой, получнлн трассу раллнмногоборья. Она пролегла по 17 районам республики, 25 городам н населенным пуиктвм — Рнге, Юрмале, Кандаве, Кулдиге, Айзпуте, Лнепае, Салдусе, Добеле н другнм. Общая ее протяжеиность составила 1335 кнлометров.

Как проходнли эти соревнованя? На старт вышло более ста экнпажей иа автомобилях всех отечественных марок. Большннство участииков — безразряднинкн нлн спортсмеиы 3-го разряда. Положение о раллн допускало в составе экипажа одного нлн двух пассажиров (оии имеиовалнсь стажерами). 27 экипажей было семейиых: муж — воднтель, жеиа — штурмаи. Первый деиь — от Риги до Кулдиги, 201,6 километра, четыре дополиительиых соревиоваиия, ночевка в Кулдиге. Второй — 376 кнлометров с пятью дополиительными соревиованиями и иочевкой в Скайсткалне. Третий — три автомиогоборья, 362 километра трассы н фииш в пос. Спарс Гулбенского района. Четвертый день — три «фигурки» и 395 километров путн с фиинишем в Рнге.

Две трети трассы ралли проходили по асфальту, остальное — хороший «грейдер». Трудиее других оказался четвертый день, когда легеида прервалась н часть пути нужио было пройтн по карте.

Дополнительные соревиования составлялн, пожалуй, основу всего раллн н былн хорошим испытаннем водительского мастерства. Помимо различиого сочетания фигур скоростного маиеврироваиия — «въезда иа стоянку», «змейки» передним н заднмм ходом, линин «стоп», «пеньков», «бокса» и других были и иовинкн. В Кандаве, иапример, спрннт на картниговой трассе длниой 1600 метров, в Айзпуте — сочетание «змейки» со слаломом (шесть «бочек»), в Гулбеие наряду со «змейкой» н «эстафетой» нам предложнлн «лабирннт», проехать который нужно было, нспользуя попеременно передний и задннй ход.

Особо следует сказать о скоростиом подъеме в Скайсткалие. Его проводилн прямо в поселке. Участнику предстояло сначала пройти «змейку», затем поставить машину на «стояику», потом выполнить слалом и подияться иа холм. Подъем шел по узкой грунтовой дорожке. В конце — разворот в обратиую стороиу и метров через 100 штурмаиа ждала «эстафета».

Сдавали мы и экзамеи по Правилам дорожиого движевня. Требовалось за 5 мииут ответить иа пять вопросов.

Мы посетили иесколько музеев, достопримечательных мест, побывали в колхозе-миллиоиере «Спарс» Гулбеиского райоиа, позиакомились с успехамн его тружеииков.

Осталось назвать оргаиизаторов ралли. Это — заместитель председателя Центрального совета латвийского ДОАМ А. Яисон, председатель гулбеиского райоиного совета ДОАМ Е. Янсои, директор молочиого завода в Айзпуте Л. Зарнич, механик колхоза «Скайсткалие» М. Заурс.

А. ПАРХАЧЕВ,
кандидат в мастера спорта

г. Рига



Перед стартом участиики уточияют маршрутные документы.
Фото К. Арцеулова

Знакомьтесь: ралли-кросс

Этот термин еще мало знаком нашим автоспортсменам и поклонникам моторного спорта. На первый взгляд может показаться, что он означает соединение двух очень популярных соревнований. На самом деле это не так. Ралли-кроссом назван за рубежом новый вид скоростных кольцевых гонок, получивший в последние годы широкое развитие в Австрии, Бельгии, Голландии, Франции, Италии, Финляндии и ряде других западноевропейских стран. Здесь по ралли-кроссу проходят чемпионаты. Более того, календарь Международной автомобильной федерации включает ежегодно и Кубок Европы.

Что же представляют собой эти соревнования? Ближе познакомиться с ними мне довелось во время пребывания в Австрии на очередном заседании комитета ФИА. В воскресный день представилась возможность съездить на трассу Леруринг недалеко от Вены, где должен был проходить ралли-кросс. Уже по пути мы имели возможность убедиться в его популярности: то и дело бросались в глаза указатели, сообщавшие направление к трассе. Еще больше мы убедились в этом, когда прибыли на место и увидели тысячи зрителей, окруживших трассу, несмотря на то что вход платный и погода выдалась ненастная — было холодно и ветрено.

Среди многих автомобильных соревнований, успешно культивируемых в нашей стране, пожалуй, нет аналога ралли-кроссу, разве лишь несколько похожи гонки, проводимые под таким же названием автоспортсменами Волжского автомобильного завода в Тольятти на приз «Серебряная ладья».

Начнем с трассы. Обычно протяженность ее не более 1000 метров. Леруринг имеет протяженность 1050 метров, ширина полотна — 10 метров, а на поворотах — больше. Конфигурацией она в какой-то мере напоминает трассу для кольцевых гонок на картах. Около половины — асфальтовое покрытие, но идет оно не сплошной линией, а небольшими отрезками, которые чередуются с гравийными участками. Трасса очень извилиста, изобилует поворотами, часть которых имеет поперечные уклоны разной крутизны, то слева, то справа. Прохождение каждого такого поворота требует высокого мастерства.

Стартовая площадка вынесена за пределы кольца. Финиш сделан так, чтобы автомобиль, закончивший гонку, сразу сходил с полотна, не мешая движению других. Вокруг трассы сетка, а за ней земляной вал, на котором находятся зрители. Отсюда им хорошо наблюдать за всем ходом спортивной борьбы.

Организатор соревнований, в данном случае городской автомобильный клуб, которому принадлежит трасса, не ограничивает число участников. В день, когда мы присутствовали на соревнованиях, их было около ста. Среди них не только австрийцы, но и шведы, финны, спортсмены из других стран. Все участники распределяются на три-четыре класса в соответствии с классификацией легковых автомобилей. В программе для каждого класса три заезда по три круга. Результаты определяются по сумме времени в двух лучших заездах.

Соревнования состоят из двух этапов. Первый включает предварительные заезды, которые дают возможность гонщику «прикататься» к трассе, а организаторам определить подготовленность его к соревнованиям, несмотря на наличие лицензии автоклуба. Здесь происходит отсев. Затем для допущенных к стартам — обязательная тренировка, или, как у нас ее называют, «официальная». Время, показанное на ней спортсменами, служит критерием для составления финальных групп. В одной из них разыгрываются места с 1-го по 10-е, в другой — с 11-го по 20-е, в третьей — с 21-го по 30-е и т. д. Организаторы устанавливают денежные призы всем участникам первой десятки, размер их зависит от занятых мест. На старт выходят пять автомобилей. Если участников в классе много, а следовательно и групп, то практикуется «подпуск»: до окончания начавшегося заезда зажигается зеленый свет светофора, и гонку начинает следующая пятерка. Практически машины, стартующие с интервалом в 20 секунд, не догоняют одна другую, не нарушают ритма гонки. Вот и получается, что за три с половиной — четыре часа успевают стартовать около 100 спортсменов.

Организаторы с лихвой покрывают расходы на соревнования продажей входных билетов и реализацией программ, сувениров (вымпелы, значки и т. д.).

Что особенно привлекает в этих соревнованиях? Прежде всего их динамичность, зрелищность, возможность привлечь много участников. Для обслуживания ралли-кросса требуется пять судей на трассе и три хронометриста. На всякий случай вблизи трассы устанавливают два тягача, которые в любой момент готовы убрать в безопасное место вышедшие из строя автомобили.

Возможно, что ралли-кросс найдет широкое распространение и у нас, что он быстро завоюет популярность. Кроме того, неплохо, вероятно, применить подобную систему организации соревнований и зачета в наших трековых (ипподромных) гонках. Не обязательно ведь ограничивать число их участников 18 спортсменами, оставляя за бортом многих, кто по своим спортивным данным имеет право выйти на старт. Система зачета по времени позволяет более объективно судить о мастерстве гонщика, занятом им месте. Предварительные тренировки определят без полуфиналов тех, кого можно допустить к гонке, и тех, кому пока еще рано стартовать в чемпионате страны. Уверен, что при такой системе у нас не будет жалоб на якобы несправедливый отбор участников, неравное представительство областей и республик.

Возникает и вопрос, нельзя ли кое-что из увиденного перенести в наши кроссы на грузовых автомобилях. Кросс больше других соревнований (исключая, конечно, многоборье) привлекает водителей грузовых автомобилей, поскольку он помогает совершенствованию мастерства вождения в разных дорожных условиях. Но, к сожалению, кроссу явно не везет, и главным образом потому, что трассу подбирают часто такой сложности, что ее не в состоянии преодолеть даже большой мастер. А иной раз она бывает, наоборот, слишком легкой, и кросс превращается в кольцевую гонку. В обоих случаях снижается спортивный уровень соревнований, создаются предпосылки для повреждения автомобилей. Выход тут, вероятно, один — создание в ряде регионов страны постоянных трасс, наподобие той, о которой я рассказал. Для них можно использовать уже готовые асфальтовые и гравийные участки. Они должны быть сравнительно короткими, с искусственными препятствиями, способными проверить мастерство водителей и не представляющими опасности для машин. Конфигурацию таких трасс, расположение препятствий можно менять. Что касается системы заезда на наших кроссовых соревнованиях, то можно попробовать ту, которая принята в ралли-кроссах.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель ФАС СССР



Примерная схема трассы ралли-кросса: 1 — мес[illegible] расположения су[illegible] 2 — линия ст[illegible] 3 — судейская [illegible] 4 — [illegible] светофор [illegible] линия [illegible] 6 — места дежурства тягачей; 7 — сто[illegible]янка автомобилей [illegible] 8 — [illegible] та.



НЕОБЫЧНЫЙ САМОСВАЛ

На базе узлов четырехосного грузовика «Татра-813» специалисты национального предприятия «Татра-Копрживнице» (ЧССР) разработали конструкцию самосвала повышенной проходимости. Грузоподъемность машины 17—21 тонна, в зависимости от допускаемой нагрузки на дорожное покрытие. Новая модель «813-С1» имеет независимую подвеску всех восьми колес, которые являются ведущими, и хребтовую раму. Дизель мощностью 315 л. с. и трансмиссия с 20 передачами вперед и четырьмя назад позволяют машине работать в любых дорожных условиях в диапазоне скоростей от 3 до 64 км/ч. Масса «Татры-813-С1» в снаряженном состоянии составляет 15 тонн. Угол опрокидывания кузова — 50°, время опрокидывания — 35 с. Конструктивные качества самосвала позволяют успешно использовать его на крупных стройках, на карьерных работах.



НА «КРОКОДИЛЕ» ПО СУШЕ И ВОДЕ

Прозвищем земноводного животного «кроко» — крокодиленок — окрестили машину повышенной проходимости, выпускаемую швейцарской фирмой «Штрам А. Г.». Автомобиль состоит из двух шарнирно соединенных секций, которые могут поворачиваться одна относительно другой на поворотах и перекашиваться при переезде через препятствия. Такой принцип «сочлененной машины» (примененный у нас на колесных тракторах «Кировец») обеспечивает «Кроко» высокую проходимость. Он может плавать — его секции водонепроницаемы, а широкие шины с развитыми грунтозацепами на плаву играют роль гребных колес, как у старинных пароходов.

«Кроко» на испытаниях.



Что касается шин 15,5—15, то их ширина составляет 394 мм, а диаметр — 788 мм; давление — 0,1—0,17 кгс/см². Таким образом, имеющийся в них объем воздуха достаточен, чтобы обойтись без подвески колес вообще, а низкое внутреннее давление означает, что машина может легко идти по песку, снегу, грязи. Высокой проходимости «Кроко» способствуют также привод на все колеса, внушительный дорожный просвет (270 мм), низкий центр тяжести.

Вездеход оснащен односекционным роторным двигателем (440 см³, 30 л. с. при 5500 об/мин) с воздушным охлаждением. В трансмиссии — червячная главная передача и бесступенчатый ременной вариатор (диапазон изменения передаточных чисел — от 3,1 до 0,78). Три бака вмещают 60 л топлива.

«Кроко» рассчитан на шесть человек или 500 кг груза. На плаву его грузоподъемность 300 кг. Снаряженный вес — 600 кг. Скорость — 80 км/ч на суше и 6,5 км/ч на воде. Длина — 2700 мм, ширина — 2100 мм, высота — 1300 мм.

КОРОТКО

● ● ●

Восемьдесят лет назад, в сентябре 1898 года, из ворот завода в г. Эйзенахе вышел первый автомобиль марки «Вартбург». Сегодня «Аутомобиль Верк Эйзенах» — одно из ведущих автомобильных предприятий ГДР.

● ● ●

Мотоциклетный завод «Симсон» (ГДР) планирует в 1978 году изготовить 179 тысяч мопедов и мокиков.

● ● ●

В ПНР построены и испытаны образцы новых троллейбусов, унифицированных с городским автобусом «Ельч-ПР-110».

● ● ●

На заводе «Црвена Застава» (СФРЮ) начата сборка автомобилей ФИАТ-132-2000 из итальянских деталей.

● ● ●

Среди 243 мотоциклов модели 1978 года 31% имеют электрический стартер, 54% дисковые тормоза и 86% пяти- или шестиступенчатую коробку передач.

● ● ●

Проникновение иностранных автомобильных фирм на рынки европейских стран наиболее значительно проявляется в Англии. В 1977 году 45,4% всех легковых машин, проданных на британском рынке, составляли импортные модели.

● ● ●

С нынешнего года завод ФИАТ (Италия) все свои микролитражные легковые автомобили модели «126» будет оснащать 650-кубовыми (а не 500-кубовыми, как прежде) двигателями мощностью 23 л. с.

● ● ●

В настоящее время три фирмы (американские «Делько» и «Гульд» и западногерманская «Варта»), изготовляющие автомобильное электрооборудование, освоили производство аккумуляторов, не требующих от владельца ухода в процессе эксплуатации.

● ● ●

Бундесвер ФРГ разместил в фирме «Фольксваген» заказ на 8800 джипов модели «Ильтис».

● ● ●

Доля микролитражных машин в общем количестве выпускаемых в Японии легковых автомобилей неуклонно падает. Если в 1970 году представители класса до 360 см³ составляли 23,5% (максимум за все годы), то в 1976 году на микролитражки (класса до 550 см³ по новой статистической классификации) приходилось всего 3,3%.

ЛЕГКОВОЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ ИЗ ФУДЖИЗАВЫ



В сорока километрах от Токио, в городке Фуджизаве находится второй завод фирмы «Исудзу», выпускающий все три легковые модели этой марки («Джемини», «Флориан» и «117 купе»), а также пикапы и грузовики. «Исудзу» является старейшей японской фирмой, имеющей опыт в автомобильном дизелестроении. Свой первый двигатель с воспламенением от сжатия (у него был рабочий объем 5,6 л и воздушное охлаждение) она выпустила еще в 1936 году, а первым японским дизельным легковым автомобилем стал в 1961 году «Исудзу беллел».

Теперь «Исудзу» вернулась к своей специальности, установив дизель на модернизированную к нынешнему году легковую модель «Флориан». Напомним, что в предыдущем году среди японских автомобилей дизельная силовая установка использовалась только на «Датсуне 220К» и на джипах «Тойота лэнд крузер».

Новый «Флориан» сохранил базу 2500 мм, но вырос в длину (габарит теперь 4430×1620×1445 мм). Кузов современных очертаний, довольно просторный, с вместительным багажником, эффективной приточной вентиляцией и различным оборудованием как в основном исполнении, так и устанавливаемым за доплату. Внешность автомобиля дает знать о тесных связях с американской корпорацией «Дженерал Моторс». Кстати, договор с заокеанской корпорацией был подписан уже в 1971 году, и первым плодом совместной работы стала модель «Джемини», которая имеет много общего с маленькими моделями «Шевроле», «Опеля» и «Воксхолла».

Основное новшество, конечно, дизель рабочим объемом 1951 см³, который может устанавливаться взамен 105-сильного карбюраторного двигателя объемом 1817 см³. Новый дизель больше форсирован, чем устаревший агрегат конкурирующего «Датсуна» модели «220К», более быстроходен и развивает мощность 62 л. с. при 4400 об/мин. Масса этого «Флориана» — 1130 кг, то есть на 105 кг больше, чем у карбюраторной модификации. Разница эта не только из-за более прочных деталей: для пуска двигателя нужны стартер вдвое мощнее и аккумулятор в 2,1 раза большей емкости.

Распределительный вал дизеля приводится зубчатым ремнем. Интересен тот факт, что инженеры «Исудзу» остались верными топливному насосу высокого давления с плунжерами, расположенными в ряд, в то время как все новые легкие дизели теперь оснащают насосами «Бош» радиального типа. Последние дают большую возможность регулировки момента и дозировки впрыска и обеспечивают не только лучший пуск холодного двигателя, но и заметную гибкость его работы на всех режимах.

«Флориан» снабжен пятиступенчатой коробкой передач и главной передачей с таким же (3,44) передаточным числом, что у бензиновых моделей. Дизельный «Исудзу» развивает максимальную скорость 125—130 км/ч (бензиновый — 130—135 км/ч). Зато расходом топлива автомобиль может гордиться: на скорости 60 км/ч он потребляет 4,76 л дизельного горючего на 100 км пути.

«СУПЕР МИРАФЬОРИ»



В нынешнем году был модернизирован «ФИАТ-131 мирафьори», и его новый вариант назвали «Супер мирафьори». Однако приставка «Супер» означает не так уж много: это новая облицовка радиатора с прямоугольными фарами, измененный бампер с встроенными подфарниками и указателями поворота, более плоский капот, защитные накладки на боковине, колеса от модели «132», обогреваемое заднее стекло, сиденья с подголовниками.

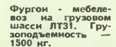
«Супер мирафьори» выпускается только с четырехдверными кузовами (производство двухдверных модификаций прежней модели «131-мирафьори» сохранено) и двигателями, имеющими два распределительных вала в головке. Вариант «1300» развивает мощность 82 л. с. при 6200 об/мин, а «1600» — 98 л. с. при 6600 об/мин. С первым скорость машины — 170 км/ч, со вторым — 175 км/ч.

«Супер мирафьори» — модернизированный вариант «ФИАТ-131 мирафьори».

ОТ ЛТ28 ДО ЛТ31

Заводы «Фольксваген» (ФРГ) наряду с легковыми автомобилями уже много лет выпускают легкие грузовики и микроавтобусы.

До недавнего времени на них ставили двигатели с воздушным охлаждением, располагая их сзади. Теперь на смену им пришло несколько семейств широко унифицированных моделей с силовым агрегатом впереди и задними ведущими колесами. Новые автомобили оснащают либо карбюраторным двигателем (2000 см³, 75 л. с.), либо дизелем (2700 см³, 65 л. с.). Грузовики могут иметь базу либо 2500, либо 2950 мм, микроавтобусы — 2500 мм.



Микроавтобус «ЛТ28 комби». База — 2500 мм.





Бортовой грузовик модели ЛТ35 имеет общую массу 3500 кг. Грузоподъемность — 1700 кг.



Фургон - мебелевоз на грузовом шасси ЛТ31. Грузоподъемность — 1500 кг.

60-летию комсомола посвящается





«Карета» уезжает в Тынец

Подумать только: уже седьмой! А кажется, совсем, совсем недавно журнал рассказывал о первом. Да, время мчится прямо-таки с мотоциклетной скоростью, и вот уже на обложке свежеотпечатанной программы очередного Слета друзей ЯВЫ римская цифра «VII».

На этот раз сбор протрубили в Минске, и, как это случалось в прошлые годы, со всех концов страны тронулись в путь команды мотоциклистов. На старте их было двадцать четыре — из многих наших республик и областей и, как всегда, чехословацкие гости — мотоциклисты завода ЯВА. Без малого 120 человек выстроились на торжественном открытии слета, для которого гостеприимные белорусские хозяева предоставили одну из лучших в стране спортивных баз — олимпийский комплекс «Раубичи».

Не первый раз присутствую я на этих слетах, становлюсь свидетелем захватывающих событий на трассах «фигурки» и спринта, триала и полосы препятствий, участвую в работе жюри конкурсов. Все, вроде бы, так знакомо и в то же время так необычно. Даже при прочно установившихся традициях каждый слет имеет свой только ему присущий облик.

Минская встреча посвящалась большой дате — 60-летию комсомола и, как это следовало из первых строк Положения о VII Слете, имела целью всемерно содействовать интернациональному воспитанию, укреплению дружеских связей представителей советской и чехословацкой молодежи. Этому были подчинены входившие в программу возложение цветов к кургану «Славы», посещение мемориала «Хатынь» и конкурс «Минск—Прага — маршрут дружбы». Этому, собственно, были подчинены и вся спортивная и туристская части слета. Соревнуясь, демонстрируя усовершенствования на машинах, мототуристы раскрывают свой опыт друг другу, щедро делятся им.

Неизменные участники слетов, признанные авторитеты в делах технических, молодые рабочие завода ЯВА не претендовали, однако, на высокие места в спортивно-туристских соревнованиях. Трудно было им тягаться с нашими ребятами, имевшими за плечами походы по сложным и сверхсложным маршрутам. Но, с каждым стартом воспринимая лучшее у победителей слетов, учась у них, они обрели и силу, и опыт. В минувшем году в Киеве ученики стали наступать на пятки учителям (второе командное место), а в этом превзошли их. Уже после «фигурки», где чехословацкие мотоциклисты уступили всего четыре очка победителям — команде Узбекистана, обнаружились серьезные намерения гостей. Захватив после второго вида многоборья — спринта — лидерство, они не упустили его и, набрав 749 очков, впервые стали обладателями «Кареты» — командного приза, который отправился в город, где строят мотоциклы ЯВА.

Чехословацкие мотоциклисты в Минске отпраздновали еще одну победу: Мария Залуска была первой среди женщин. У мужчин сильнейшим был Элмарс Степс из Елгавы. Им достались главные призы «Мотокова»: боковой прицеп и мотоцикл ЯВА.

Слет от просто соревнований отличается, как известно, широтой и разнообразием содержания. И в этом смысле конкурсы — неотъемлемая часть встреч «явистов» — предоставляют для участников возможность больше увидеть, узнать, понять. К традиционным конкурсам «Маршрут дружбы», знатоков правил движения, на лучшую туристскую фотографию (здесь главные призы учреждает журнал «За рулем»), на лучшее туристское оснащение мотоцикла готовятся весь год, и порой жюри бывает нелегко определить сильнейших. На этот раз в конкурсе «Минск—Прага — маршрут дружбы» победила команда Свердловской области. Призы «За рулем» вручены также У. Вихманису из Латвии (лучшее фото) и А. Полянову из Ленинградской области (знание Правил).

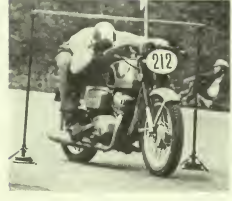
VII Слет друзей ЯВЫ в Минске продолжил начатое семь лет назад хорошее дело. Не могу не упомянуть в связи с этим об одной запомнившейся мне больше всего встрече в «Раубичах». С Михаилом Кривым — он из Новосибирска, работает на заводе радиотелемеханики, увлекается мототуризмом.

— Приехал сюда за опытом, — говорит он. — Посмотреть, как это делают на всесоюзном уровне. В Томске, Бийске мы тоже проводим встречи «явистов». По девять команд из Западной Сибири съезжаются. Может быть на восьмой слет пошлем своих. Где он будет, не знаете?

На этот вопрос я, к сожалению, ответить не смогла. Место его пока что не определено. Но, надо полагать, к тому времени, когда выйдет этот номер журнала, Центральный совет по туризму и экскурсиям назовет город, где произойдет очередная встреча мототуристов.

Е. КОВРИЖЕНКО,
председатель жюри конкурсов
VII Слета друзей ЯВЫ

г. Минск



Результаты соревнований

Командный зачет: 1. ЧССР; 2. Полтавская область; 3. г. Москва. **Личный зачет.** Мужчины: 1. Э. Степс; 2. В. Граматкенс (оба — Елгава); 3. Ю. Валейкис (Рига). Девушки: 1. М. Залуска (ЧССР); 2. Л. Колоскова (Полтавская область); 3. О. Кожкка (Москва).





Переходящий командный приз «Карета» на этот раз отправился в Чехословакию.

Так выглядит полоса препятствий.

Через ворота...

Осечка на трассе триала.

Фото А. Елисеева и А. Бкрилко



АВТОГОНКИ

Успех новых машин «Лотос-79» вывел эту марку в лидеры первенства мира в формуле I. На вызов, брошенный Колином Чэпменом, конструктором «лотосов», немедленно ответил Гордон Меррей, конструктор «брэбхэмов». На последней модификации «Брэбхэм-альфа-БТ46Б» он установил над коробкой передач мощный отсасывающий вентилятор с крыльчаткой диаметром 620 мм. Этот вентилятор, на привод которого расходуется 20—30 л. с. мощности двигателя, отсасывает воздух из-под днища автомобиля, создавая там разрежение. Атмосферное давление, действуя на всю поверхность кузова машины, создает дополнительную загрузку колес и существенно улучшает их сцепление с дорогой. Таким образом, новое устройство позволяет проходить повороты с более высокой скоростью. Одновременно вентилятор осуществляет тягу воздуха через систему охлаждения.

Конструкция Меррея вызвала протесты руководителей команд «Лотос», «Тиррел», «Мак-Ларен» и «Сертисс», но судейская коллегия отклонила их как необоснованные.

Результаты соревнований

VII этап (Испания): 1. М. Андретти (США), «Лотос-79»; 2. Р. Петерссон (Швеция), «Лотос-79»; 3. Ж. Лафитт (Франция), «Лижье-матра-ЖС7»; 4. И. Шехтер (ЮАР), «Вольф-ВР5»; 5. Д. Уотсон (Англия), «Брэбхэм-альфа-БТ46Б»; 6. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-М26».

VIII этап (Швеция): 1. Н. Лауда (Австрия), «Брэбхэм-альфа-БТ46Б»; 2. Р. Патрезе (Италия), «Эрроус»; 3. Петерссон; 4. П. Тамбэ (Франция), «Мак-Ларен-М26»; 5. Д. Регаццони (Швейцария), «Шэдоу-ДН8»; 6. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Копершукар».

IX этап (Франция): 1. Андретти; 2. Петерссон; 3. Хант; 4. Уотсон; 5. А. Джонс (Австралия), «Эрроус»; 6. Шехтер.

Сумма очков после девяти этапов: Андретти — 45, Петерссон — 36, Лауда — 25, Депалле — 23. Рейтеманн — 22. Уотсон — 12.

МОТОКРОСС

На первенстве мира в классе **250 см³** очередной, седьмой этап закончился уверенной победой двукратного чемпиона мира Геннадия Моисеева. У нашего гонщика — наибольшее число побед в заездах.

VII этап (Англия). 1-й заезд: 1. Г. Моисеев (СССР), КТМ; 2. Г. Эвертс (Бельгия), «Бультако»; 3. Н. Хадсон (Англия), «Майко»; 4. В. Кавинов (СССР), КТМ; 5. Х. Карлквист (Швеция), «Хускварна»; 6. Г. Майш (ФРГ), «Майко»... 8. В. Корнеев (СССР), КТМ. **2-й заезд:** 1. Моисеев; 2. Эвертс; 3. Хадсон; 4. Майш; 5. Кавинов; 6. Т. Сузуки (Япония), «Монтеса».

VIII этап (Франция). 1-й заезд: 1. Кавинов; 2. Хадсон; 3. Моисеев; 4. Д. Пеан (Франция), «Майко»; 5. Сузуки; 6. Майш; 7. Корнеев. **2-й заезд:** 1. Кавинов; 2. Майш; 3. Корнеев; 4. Моисеев; 5. Хадсон; 6. Карлквист.

Сумма очков после восьми этапов: Моисеев — 135, Эвертс — 110, Хадсон — 97, Майш — 95, Кавинов — 94, Хансен — 86.

РАЛЛИ

Третьим этапом Кубка дружбы социалистических стран было ралли «Золотые пески» в НРБ. Одновременно эти соревнования явились 26-м этапом (из 48) чемпионата Европы среди водителей. Дистанция «Золотых песков» составляла 1360 км, почти треть (393 км) приходилась на скоростные участки. Стартовал 91 экипаж, финишировали — 56.

Места в личном зачете Кубка распределились следующим образом: 1. В. Блахна — Л. Главка (ЧССР), «Шкода-130РС»; 2. С. Квайзар — М. Котек (ЧССР), «Шкода-130РС»; 3. Я. Шедивый — И. Яиечек (ЧССР), «Шкода-130РС»; 4. (1-е место в классе А2-1600 см³) К. Гирдаускас — А. Гирдаускас (СССР), «Лада—1600»; 5. (2-е место в классе) С. Вукович — В. Московских (СССР), «Лада—1600»; ...9. (4-е место в классе) Я. Агишев — М. Титов (СССР), «Москвич — 2140». Командную победу одержала команда ЧССР, за ней — сборные СССР и НРБ.

После трех этапов в Кубке лидирует сборная СССР (19 очков), далее — команды ЧССР (14) и НРБ (10).

Победу в ралли, как на этапе европейского первенства, одержал австрийский экипаж Ф. Витман — Р. Димел на «Опель-кадет-ГТ/Е» (2000 см³, 150 л. с.), вторым был экипаж В. Блахна — Л. Главка (ЧССР) на «Шкоде-130РС» (1300 см³, 110 л. с.).

* * *

Пятый этап чемпионата мира среди марок проходил в Греции. На ралли «Акрополис», которое стартовало в 25-й раз, прибыл 181 экипаж из 19 стран. Первое место в абсолютном зачете завоевали гонщики из ФРГ В. Рерль и Х. Гайстдерфер на «ФИАТ-131-абарт». На втором месте финны М.Ален и И. Кивимяки, тоже на «ФИАТ-131-абарт». Шведы Г. Калльштрем и А. Булльштан на «Датсун-160Ж» заняли третье место.

Советский экипаж С. Бруидза — А. Гирдаускас на «Ладе — 1600» вышел на 10-е место в абсолютном зачете и второе в классе до 1600 см³.

После греческого этапа в зачете марок лидирует ФИАТ (64 очка). В шестерку сильнейших входят также «Опель» (49), «Форд-Европа» (48), «Порше» (41), «Датсун» (30), «Лянча» (29).

СПИДВЕЙ

Личное первенство мира традиционно проходит в несколько этапов. По восемь сильнейших гонщиков из каждого континентального четвертьфинала выходят в полуфиналы (их два), а оттуда по восемь сильнейших получают путевку в континентальный финал. Из девяти советских гаревиков, стартовавших в четвертьфиналах, на этот раз только В. Корнев вышел в континентальный финал.

Континентальные четвертьфиналы

ФРГ (г. Крумбах): 1. Г. Хакк (ФРГ); 2. В. Корнев (СССР); 3. А. Дрымль (ЧССР); 4. Г. Вассерман (ФРГ); 5. В. Прох (ПНР); 6. З. Плех (ПНР); 7. В. Пазников (СССР); 8. Ф. Коппе (Голландия).

ПНР (г. Ченстохов): 1. М. Чесляк (ПНР); 2. И. Штанцль (ЧССР); 3. З. Кудрна (ЧССР); 4. Н. Мутс (Голландия); 5. П. Пышный (ПНР); 6. Э. Сова (ЧССР); 7. Е. Кохман (ПНР); 8. П. Кучера (ЧССР).

Италия (г. Варезе): 1. Э. Мюллер (ФРГ); 2. Г. Хлыновский (СССР); 3. Е. Рембас (ПНР); 4. Ф. Бинджиато (Италия); 5. М. Ондрасик (ЧССР); 6. Я. Гадек (ЧССР); 7. Р. Фабишевский (ПНР); 8. И. Ийроут (ЧССР);

ВНР (г. Мишкольц): 1. М. Старостин (СССР); 2. П. Гуща (ПНР); 3. В. Вернер (ЧССР); 4. С. Сирачки (ВНР); 5. Б. Новак; 6. Я. Вернер (ЧССР); 7. А. Висбек (ФРГ); 8. Л. Месарош (ВНР).

Континентальные полуфиналы

ФРГ (г. Поиниг). 1. Вассерман; 2. Штанцль; 3. Чесляк; 4. Прох; 5. Сова; 6. Кудрна; 7. Пышный; 8. Корнев.

ФРГ (г. Норден): 1. Висбек; 2. Мюллер; 3. Фабишевский; 4. Я. Вернер; 5. Бинджиато; 6. Сирачки; 7. Рембас; 8. Ондрасик.

Континентальный финал, ЧССР (г. Прага): 1. Вассерман; 2. Штанцль; 3. Чесляк; 4. Ондрасик; 5. Я. Вернер; 6. Рембас; 7. Кудрна; 8. Прох... 13. Корнев.

Межконтинентальный финал, Дания (Фредерикия): 1. О. Ольсен (Дания); 2. И. Маугер (Новая Зеландия); 3. С. Отри (США); 4. И. Теромяя (Финляндия); 5. Л. Андерссон (Швеция); 6. А. Михаnек (Швеция); 7. А. Тиманн (Австралия); 8. Б. Перссон (Швеция).

В соответствии с регламентом проведения чемпионата мира, на финал, который проходит 2 сентября на лондонском треке «Уэмбли», попадают пятеро сильнейших из континентального финала, семеро сильнейших из межконтинентального финала, а четыре оставшихся места среди шестнадцати финалистов зарезервированы для английских гаревиков.

* * *

На треке в г. Хожув (ПНР) состоялся финал первенства мира в парных гонках. Этот чемпионат проходил в десятый раз. Почетный титул завоевала английская пара М. Симмондс и Г. Кеннет. На втором месте новозеландцы И. Маугер и Л. Росс, на третьем — датчане О. Ольсен и Ф. Томпсон. Высокого результата добились гаревики ЧССР. И. Штанцль и Я. Вернер вышли на четвертое место, повторив результат, показанный в 1971 году их земляками В. Вернером и П. Марешем. Польская пара Э. Яицаж и В. Прох заняла пятое место. Советские гонщики в этом чемпионате не участвовали.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29
Правильные ответы — 4, 6, 7, 9, 13, 15, 16, 19, 21, 23.

I. При таком жесте регулировщика движение транспортных средств запрещено, а зеленый сигнал светофора в данном случае ничего не значит: водители всегда должны руководствоваться сигналами регулировщика (пункты 64 и 67).

II. Хотя на левой стороне дороги знака, запрещающего стоянку, нет, стоять здесь нельзя: в населенных пунктах на дорогах с односторонним движением слева разрешена только остановка (пункт 99 «а»).

III. Когда движение регулируется светофором, знаки, определяющие преимущественное право проезда по той или иной дороге, не действуют. Стало быть, водители находятся на равнозначных дорогах, и первым проезжает тот, кто движется прямо (пункт 107).

IV. Трамваю должны уступить как водитель автобуса, так и мотоциклист. Последний имеет преимущество перед водителем автобуса, как поворачивающий направо (пункт 113).

V. Оба водителя выполняют разворот ближе 15 метров от перекрестка, а в этой зоне такие маневры запрещены (пункт 89 «а»).

VI. Пока не проедет водитель, пользующийся преимущественным правом на движение, нельзя выезжать на проезжую часть пересекаемой дороги (пункт 115).

VII. Если сплошная линия разметки просто обозначает край проезжей части дороги, то пересекать ее для выезда на обочину можно (пункт 43).

VIII. Знак «Обгон запрещен» разрешает обгонять двухколесные мотоциклы без коляски. Но в конце подъема выезжать на полосу встречного движения нельзя (пункт 95 «г»).

IX. Правила требуют обязательного наличия на автомобиле каждого из предусмотренных конструкцией зеркал заднего вида (пункт 165, VI «в»).

X. При черепно-мозговой травме пострадавший может терять сознание. Поэтому перевозить его надо только лежа.

ПОПРАВКА

В июльском номере журнала в задаче VIII «Экзамена на дому» допущена ошибка. Буксировать автомобиль с неисправным рулевым управлением ни на гибкой, ни на жесткой сцепке нельзя.

Приносим читателям свои извинения.

П. П. РАЗЖИВИН



Трагический случай оборвал жизнь Павла Павловича Разживина — заслуженного тренера СССР, почетного судьи всесоюзной категории, человека, много сделавшего для советского мотоспорта, для развития авто- и мототуризма в стране.

П. П. Разживин родился в 1912 году, с юношеских лет увлекся мотоциклетным спортом. В числе первых выпускников Высшей школы тренеров начал в 1939 году свою тренерскую и организаторскую работу. Ее прервала война. 26 июня 1941 года он вступил в отдельную мотострелковую бригаду особого назначения, сформированную из добровольцев-спортсменов. Был бойцом мотоциклетной команды связи, командиром взвода.

После окончания войны П. П. Разживин — старший тренер автомотоклуба «Динамо», где воспитал большую группу мастеров мотоспорта, чемпионов и рекордсменов страны, а затем на руководящей работе в Центральном автомотоклубе ДОСААФ. Здесь со всей полнотой раскрылись его организаторские способности, умение поддержать новое, передовое в спортивной жизни. Он был среди тех, кто внедрял у нас первые многодневные соревнования, первые кроссы на короткой трассе, кто готовил наши первые выступления в международных соревнованиях — многодневных, трековых, в моторалли ФИМ.

С середины шестидесятых годов П. П. Разживин работает в секции автомототуризма, а затем в Центральном клубе автомототуристов при ЦС по туризму и экскурсиям ВЦСПС, где с его активным участием создается стройная система организации этого вида туризма.

В 1975 году П. П. Разживин возглавил московскую детско-юношескую спортивно-техническую (по автомотоспорту) школу, которая за короткий срок завоевала большое признание.

Во все, что делал, Павел Павлович вносил партийную страстность, молодой задор, размах, инициативу. На протяжении многих лет он был автором и консультантом журнала, активно помогал в массовой работе редакции.

Память о Павле Павловиче Разживине, коммунисте, организаторе мотоспорта и мототуризма, скромном, добром и отзывчивом человеке навсегда сохранится в памяти тех, кто его знал, кто с ним работал.

В НОМЕРЕ:

На вкладке — плакат «Как «носить» ремни безопасности».

На 1-й странице обложки — фото Е. Миранского, В. Ширшова и В. Князева.

На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в производ. 3.7.1978 г. Подписано в печать 28.7.1978 г. Тираж 2 550 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90⅛, 2,75 бум. л.=5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 1101. Г-12721.

Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.
Издательство ДОСААФ. Москва



На дорогах всего света





В АЛЖИРЕ



1. В узких улочках старого Алжира автомобилю тесно. Умению местных водителей на хорошей скорости вписаться в поворот или поставить машину на малюсенький пятачок свободной площади можно только удивляться и завидовать.
2. В районах же новой застройки можно видеть и современные широкие магистрали, и такие вот просторные стоянки.
3. Общественный транспорт в Алжирской Народно-Демократической Республике развивается быстро. Но в городах его единственным пока видом является автобус. Такие турникеты на автобусных остановках обеспечивают порядок при посадке пассажиров.
4. Так выглядит рабочее место сотрудника дорожной полиции. Алжирские регулировщики одеты в зеленую форму и белые перчатки с крагами. Жезлом они не пользуются, а к ошибкам водителей довольно снисходительны — за незначительные промахи и нарушения правил их даже не останавливают, а делают замечания на ходу.
5. На дорогах республики общего ограничения максимальной скорости движения нет. Если возникает в том необходимость, его устанавливают соответствующими дорожными знаками. Вот этот напоминает: автобусам и грузовым автомобилям — 60 км/ч, легковым — 75 км/ч.

Фото и текст Б. МАЙОРОВА





15. «ЗВЕЗДА — 6»

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

16. «ПИОНЕР — 2»

[illegible]

[illegible]

[illegible]

